Stuttgarter Geographische Studien
Veröffentlichungen des Geogr. Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart
Reihe A
Herausgegeben und redigiert von Prof. Dr. E. Wunderlich

Heft 45/6

Die Veränderungen des Seeverkehrs im Südatlantik seit dem Weltkriege

Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Verkehrsgeographie

von

Dr. E. Bruker



Verlag Fleischhauer & Spohn, Stuttgart 1935

Stuttgarter Geographische Studien
Veröffentlichungen des Geogr. Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart
Reihe A
Herausgegeben und redigiert von Prof. Dr. E. Wunderlich

Heft 45/6

Die Veränderungen des Seeverkehrs im Südatlantik seit dem Weltkriege

Ein Beitrag zur Wirtschafts- und Verkehrsgeographie

von

Dr. E. Bruker





Verlag Fleischhauer & Spohn, Stuttgart 1935

Herrn Direktor Weber
in Dankbarkeit
gewidmet



vom Herausgeber.





Buchdruckerei Eugen Göbel, Tübingen.

Geleitwort des Herausgebers.

Durch den vorliegenden neuen Doppelband der Veröffentlichungen des Geographischen Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart [1]) wird zunächst die Untersuchung von Dr. Benöhr [2]) über den Seeverkehr des Nordatlantischen Ozeans hinsichtlich des Südatlantik räumlich ergänzt, für den es bisher ebenfalls an entsprechenden zusammenfassenden Arbeiten fehlte. Jedenfalls kann nunmehr die Entwicklung des Verkehrs im gesamten Atlantischen Ozean seit dem Weltkrieg annähernd bis zum Jahre 1930 ziemlich einheitlich übersehen werden. Eine Ausdehnung über diesen Zeitpunkt hinaus war leider nicht möglich, da für die letzten Jahre (1931 ff) die entsprechenden Zahlen während der Durchführung dieser Untersuchung nicht zu beschaffen waren. Selbst für den hier in Betracht gezogenen Zeitraum ließen sich anhand des vorliegenden Materials — das namentlich seitens der sehr reichhaltig ausgestatteten Bibliotheken des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr in Kiel und des Hamburgischen Weltwirtschaftsarchivs in entgegenkommendster Weise zur Verfügung gestellt wurde — nicht alle erforderlichen Unterlagen gewinnen. Immerhin reicht das Material aus, um wenigstens die Grundzüge der Entwicklung klarzulegen; das Schwergewicht mußte dabei allerdings — wie bei der Untersuchung über den Indischen Ozean [3]) — auf die Entwicklung der Häfen selbst gelegt werden, für die die Unterlagen noch am reichsten fließen.

Es zeigt sich, daß der Südatlantik infolge des Aufschwunges, den die Kolonialgebiete in Afrika dank der vorsorglichen und großzügigen Aufbauarbeit der europäischen Staaten und teilweise auch die Länder in Süd- und Mittelamerika seit dem Krieg genommen haben, eine wesentliche Steigerung seiner Bedeutung erfahren hat. Sie kommt in der lebhaften allgemeinen Verkehrserweiterung seiner Häfen, zugleich in der Zunahme der Zahl seiner Welt- und Großverkehrshäfen deutlich zum Ausdruck. Von Interesse ist ferner noch die Tatsache, daß in dem untersuchten Zeitraum gegenüber der Vorkriegszeit mehr als eine Verdoppelung der gesamten Verkehrsfrequenz festzustellen ist.

Viel schwieriger gestaltet sich die Untersuchung der Verkehrsentwicklung auf den einzelnen Routen des Südatlantischen Ozeans. Immerhin ergibt sich anhand der zur Verfügung stehenden Unterlagen auch hier ein eindrucksvolles Bild der stattgefundenen Veränderungen und vor allem zugleich eine Übersicht

---

[1]) Vgl. die Gesamtliste der bisherigen Veröffentlichungen am Schluß des Bandes (hinter Seite 157).

[2]) Vgl. Benöhr, E., „Veränderungen des nordatlantischen Seeverkehrs seit dem Weltkrieg“. Stuttgarter Geographische Studien, Heft 6/7, 1927.

[3]) Vgl. Spangenberg, H., „Die Veränderungen des Seeverkehrs im Indischen Ozean seit dem Weltkriege“. Ebenda, Heft 22/23, 1930.

wichtiger Verschiebungen in der Verkehrsbedeutung der einzelnen Routen. Die hierbei zu verfolgenden Veränderungen spiegeln ebenfalls die inzwischen stattgefundenen politischen und ökonomischen Wandlungen der Randländer des Südatlantik, zugleich gewisse Veränderungen in der allgemeinen Stellung Europas, und zwar nicht nur gegenüber diesen Ländern. Diese Zusammenhänge sind auch für die deutschen Schiffahrts- und Wirtschaftsinteressen von entscheidender Bedeutung.

Mit dieser Arbeit wird aber zugleich die gesamte Reihe der Untersuchungen über die Entwicklung des Seeverkehrs der Nachkriegszeit in beachtlicher Weise gefördert. Es fehlt nur noch die entsprechende Übersicht über den Pazifischen Ozean, deren Veröffentlichung, wie wir hoffen, an dieser Stelle in Kürze ebenfalls erfolgen kann. —

Die Drucklegung der Arbeit wurde dem Geographischen Seminar durch eine größere Spende ermöglicht, für die an dieser Stelle ebenfalls ganz besonders gedankt sei.

Beim Lesen der Korrektur wurden der Herausgeber und der Verfasser durch Herrn Assistent Butz und Herrn Studienreferendar Goetz freundlichst unterstützt; beiden Herren sei auch bei dieser Gelegenheit herzlich gedankt.

Stuttgart, im Frühjahr 1935.

Prof. Dr. E. Wunderlich.

Vorwort.

Die Anregung zu der vorliegenden Untersuchung verdanke ich dem Vorstand des Geographischen Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart, Herrn Prof. Dr. E. Wunderlich.

Die Arbeit, die im Herbst des Jahres 1931 begonnen wurde, konnte in Anlehnung an bereits früher an diesem Institut ausgearbeitete Untersuchungen über Veränderungen im internationalen Seeverkehr durchgeführt und im Herbst des Jahres 1933 abgeschlossen werden.

Die Durchführung der Arbeit wurde eigentlich erst dadurch ermöglicht, daß das Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr in Kiel, sowie das Hamburgische Weltwirtschaftsarchiv die erforderlichen Unterlagen bereitwilligst zur Verfügung stellten, wofür ihnen an dieser Stelle verbindlichster Dank gesagt sei. Ebenso sei noch verschiedenen andern Stellen, vor allem dem Deutschen Ausland-Institut in Stuttgart, der Hapag in Hamburg, der Germaniawerft in Kiel für die freundliche Erlaubnis zur Benützung der Bibliotheken, Archive, des statistischen Materials etc. besonders gedankt.

Nicht zuletzt möchte ich Herrn Prof. Dr. Wunderlich für die weitgehende Unterstützung und Förderung bei der Durchführung der Untersuchung meinen aufrichtigsten Dank aussprechen.

Dr. Bruker.

Stuttgart, Oktober 1933.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Welch gewaltige Veränderungen der Weltkrieg in politischer, kultureller und wirtschaftlicher Beziehung hervorgerufen hat, ist hinlänglich bekannt. Ebenso einleuchtend dürfte sein, daß Wandlungen solch grundsätzlicher und tiefgreifender Art von bestimmendem Einfluß auch auf die Entwicklung der internationalen Seeschiffahrt gewesen sind, und daß diese Entwicklung infolge der Intensität der sie bestimmenden Faktoren erst verhältnismäßig spät zu einem gewissen Abschluß gekommen ist. Es ist deshalb für die folgende Untersuchung bestimmt nur als Vorteil zu buchen, wenn diese erst zwölf Jahre nach Kriegsende begonnen wurde, denn es ist damit zweifellos eine weit objektivere Beurteilung der Sachlage möglich, als wenn man mitten in der Entwicklung der Dinge steht und sich bemüht, bereits hier gewisse Tendenzen und Richtlinien zu finden.

Das zur Untersuchung stehende Gebiet des Südatlantik ist zwar nicht grundsätzlich bestimmend für die Entwicklung des Seeverkehrs im allgemeinen, sondern das weitaus bedeutendste Verkehrsgebiet stellt auch heute noch der Nordatlantik dar, der, ebenso wie der Indische Ozean vor noch nicht allzulanger Zeit Gegenstand einer ähnlichen Untersuchung war (1 u. 2)[1]. Ob, bzw. inwieweit der Nordatlantik seine Vormachtstellung im Vergleich zu den andern Ozeanen, speziell aber gegenüber dem Südatlantik, in der Nachkriegszeit weiterhin behaupten konnte, wird erst auf Grund des Gesamtergebnisses der Untersuchung festgestellt werden können. Immerhin steht die Tatsache fest, daß der Südatlantische Ozean als Weg zu den in raschem wirtschaftlichen Aufschwung begriffenen Kolonialgebieten an der Westküste Afrikas und den für die Weltwirtschaft als Produktions- und Konsumtionsgebiete so überaus wichtig gewordenen Staaten Südamerikas und der Westindischen Inselwelt schon vor dem Krieg immer größere Bedeutung im Rahmen des internationalen Seeverkehrs erlangt hat.

Die Größe des Atlantischen Ozeans errechnet S c h o t t auf 91,6 Mill. qkm, wovon genau die Hälfte, also etwa 46 Mill. qkm auf den Südatlantik entfallen (22). Dieser Berechnung liegt allerdings der Äquator als Trennungslinie zugrunde, während in unserer Untersuchung der Begriff „Südatlantik" in etwas weiterem Sinne gefaßt ist. Es hat sich nämlich infolge des Verlaufs der Straßen des internationalen Seeverkehrs und der Anfangs-, bzw. Endpunkte dieser Routen als notwendig erwiesen, die Grenze etwas nördlicher, ungefähr auf den nördlichen Wendekreis zu legen. Dadurch vergrößert sich die Fläche des Südatlantik natürlich ganz beträchtlich und umfaßt damit beinahe $^2/_3$ des gesamten Atlantischen Ozeans. Begrenzt wird der Südatlantik im Osten vom Afrikanischen, im Westen vom Amerikanischen Kontinent und umfaßt außerdem die der Westküste Nord-Afrikas vorgelagerten Inselgruppen sowie die Westindische Inselwelt.

Wenn sich nun die vorliegende Untersuchung die Aufgabe stellt, die Veränderungen des Seeverkehrs im Südatlantischen Ozean seit dem Weltkrieg festzustellen und deren Ursachen zu ergründen, so sind dabei in erster Linie natür-

[1] Hier und im folgenden weist die Zahl in Klammern immer auf die entsprechende Nummer des Literaturverzeichnisses (am Schluß des Bandes) hin.

lich verkehrsgeographische Gesichtspunkte maßgebend, wenngleich auch die Fragen wirtschaftlicher und technischer Art, die notwendigerweise hierbei auftreten, teilweise von recht erheblicher Bedeutung sind und dementsprechend gewürdigt werden müssen. Speziell bei den Häfen sind es gerade die technischen Veränderungen, die schon rein äußerlich am deutlichsten solche Wandlungen dokumentieren.

Über das Methodische der Untersuchung ist noch folgendes zu bemerken. Zuerst hat die Feststellung des heutigen Bildes und desjenigen vor dem Krieg zu erfolgen, um daraus eventuelle Veränderungen zu ermitteln; erst dann sind die einzelnen Faktoren zu untersuchen, die jeweils zu diesen Änderungen geführt haben. Im allgemeinen wird dabei auf die Jahre unmittelbar vor dem Krieg, d. h. 1913 oder 14 zurückgegriffen, während auf der andern Seite die Jahre vor der verschärft auftretenden Weltkrisis, 1929 bzw. 30 als Basis dienen. — Die Untersuchung selbst zerfällt in drei große Abschnitte: 1) die Veränderungen der Verkehrsmittel und Betriebsarten, 2) die Veränderungen der Verkehrswege und Verkehrsstätten und 3) die Veränderungen der Leistungen des Seeverkehrs. Das Hauptgewicht liegt vor allem im zweiten Teil der Arbeit, bei den Häfen, denn diese als die ruhenden Punkte im Seeverkehr vermögen sicher am deutlichsten die jeweiligen Veränderungen zum Ausdruck zu bringen. Außerdem sollte aber auch speziell dem dritten Abschnitt der Untersuchung, in dem die Leistungen des Seeverkehrs, d. h. die Veränderungen der Verkehrsstärke der einzelnen Routen seit dem Weltkrieg festzustellen sind, noch besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden; denn die bis jetzt gerade über diese Frage angestellten Untersuchungen sind, wenigstens soweit sie die Schiffahrtswege im Südatlantik betreffen, außerordentlich spärlich.

Da nun der Zweck vorliegender Untersuchung ist, vor allem die Veränderungen, die sich seit dem Weltkrieg gezeigt haben, festzustellen und nach deren Ursachen zu forschen, so ist es naheliegend, daß nur ein geringer Teil der vorhandenen Literatur, nämlich in erster Linie der neueren Datums für die Ausarbeitung nutzbar verwendet werden konnte. Während für den ersten Teil der Arbeit die grundlegenden Zahlenwerte fast ausschließlich den Veröffentlichungen von „Lloyds Register of Shipping" entnommen wurden, lieferten für den zweiten und dritten Teil der Arbeit im allgemeinen die amtlichen Statistiken der betreffenden Länder das Zahlenmaterial. Dagegen mußte besonders bei der Bearbeitung der afrikanischen Häfen infolge fehlender oder mangelhafter offizieller Statistiken des öfteren auf entsprechende Angaben in zusammenfassenden Werken, Zeitschriften usw. zurückgegriffen werden. Letztere spielten überhaupt neben der Spezialliteratur, die übrigens in nur verhältnismäßig bescheidenem Umfang vorhanden ist, als Quellenmaterial eine sehr bemerkenswerte Rolle, so daß man im allgemeinen, wenn auch nicht immer, auf Zeitungsnachrichten verzichten konnte. Diese vorbereitende Aufgabe der Untersuchung wurde noch insofern erschwert, als die Quellen größtenteils nur in der betreffenden ausländischen Muttersprache abgefaßt sind.

Die Tatsache, wie wenig zusammenfassende Darstellungen über die Entwicklung des Seeverkehrs im Südatlantik vorhanden sind, rechtfertigt also nicht zuletzt die Notwendigkeit der Durchführung dieser Arbeit, die außerdem im Verein mit der zu gleicher Zeit über den Pazifik erscheinenden Abhandlung den Zyklus der von Benöhr und Spangenberg begonnenen Untersuchungsreihe fortsetzt.

I. Teil.

Die Veränderungen der Verkehrsmittel und Betriebsarten in der Schiffahrt des Südatlantischen Ozeans.

A) Die Veränderungen der Verkehrsmittel und deren wichtigste Ursachen.

Das Verkehrsbild des Südatlantik wird in erster Linie, man könnte wohl sagen, fast ausschließlich von den Handelsflotten der großen seefahrenden Nationen beeinflußt, die nicht Küstenländer dieses Weltmeeres sind. Deshalb soll auch im folgenden vor allem die Welthandelsflotte zunächst als Ganzes betrachtet werden; erst anschließend daran sollen auch die verhältnismäßig unansehnlichen Flotten der angrenzenden Staaten, die in der Hauptsache die Kleinarbeit der Küstenschiffahrt besorgen, einer Untersuchung unterzogen werden.

a) Die Schiffsarten und ihre Veränderungen.

α) Der Schiffspark.

1) Der Schiffspark der Welthandelsflotte überhaupt.

Am Stichtag des Jahres 1931 übertraf die Tonnage der Welthandelsflotte die des Jahres 1914 um 20,7 Mill. B.R.T. oder ca. 42 % (vgl. Tab. I). Diese Entwicklung des Weltschiffsbestandes zeigt einmal, daß die Tonnage weiterhin gewachsen ist, andererseits ist aber darüber hinaus auch ein ungleichartiger Verlauf zu konstatieren [1]). Während nämlich in den fünf Jahren 1920—25 die Zunahme noch durchschnittlich 1,5 Mill. B.R.T. pro Jahr betrug, erreichte sie 1925/26 kaum noch 10 % davon. Doch bereits im selben Jahr setzte nach kurzer Atempause eine weitere Aufwärtsbewegung ein, um in den Jahren 1927/28 und 1929/30

[1]) Sämtliche statistischen Tabellen, die im folgenden in diesem Kapitel erscheinen, sind, falls nichts anderes angegeben ist, aus „Lloyds Register" entnommen. Dazu ist ganz allgemein noch folgendes zu bemerken:

Dampf- und Motorschiffe von weniger als 100 B.R.T. und Segelschiffe von weniger als 100 N.R.T. sind in Lloyds Register nicht aufgeführt. Segelschiffe, die mit Hilfskraft ausgestattet sind, werden je nach Art des Antriebs zu Dampf- bzw. Motorschiffen gezählt. Segelschiffe, die im Besitz Japans sind, erscheinen nicht in den Tabellen.

Die Motorschifftonnage des Jahres 1927 und früherer Jahrgänge ist der „Nautischen Rundschau" Jahrgang 1927 entnommen, da Lloyds Register erst vom Jahre 1928 ab Dampf- und Motorschiffe getrennt registriert.

mit 1,76, bzw. 1,54 Mill. B.R.T. sogar beträchtlich über den Durchschnittszuwachs der letzten Jahre zu kommen. Besonders auffallend ist, daß selbst noch im Jahr 1929, als die Weltwirtschaft den Höhepunkt der Konjunktur bereits überschritten hatte, nochmals eine erhebliche Belebung der Schiffbautätigkeit eintrat, obwohl schon seit Jahren in den bekanntesten Schiffahrt treibenden Nationen Millionen von Tonnen Schiffsraum aufgelegt sind (vgl. S. 6). Trotzdem kann man, im Großen und Ganzen gesehen, feststellen, daß sich die Tendenz im Schiffbau wenigstens bis zu einem gewissen Grade wieder mehr der Entwicklung der allgemeinen Wirtschaft nähert. Der übertriebene Optimismus, der die gesamte Wirtschaft und in ganz besonderem Maße den Schiffbau in den Jahren unmittelbar nach dem Krieg beherrschte, hatte sich seit 1925 immerhin wesentlich abgeschwächt.

Um diese Entwicklung zu verstehen, muß man berücksichtigen, daß der jeweilige Schiffsbestand sich aus Neubauten, Abwrackungen und Verlusten zusammensetzt. Erst durch die Untersuchung dieser Faktoren bekommt man einen klaren Einblick, inwieweit die einzelnen Werte an der Bildung des Gesamtergebnisses beteiligt sind.

Tabelle I:

Die Bestandsveränderungen der Welthandelsflotte an Schiffen über 100 B.R.T. von 1914—31.

(Zusammengestellt nach Lloyds Register. Angaben in 1000 B.R.T.)

Jahr	Dampfer	Motorschiffe	Segler	Total	Zahl der Schiffe
1914	45,170	234	4010 [1]	49,419	30,836
1920	52,949	956	3409	57,314	31,595
1925	59,666	2714	2261	64,641	32,916
1926	59,179	3495	2112	64,784	32,615
1927	58,996	4271	1926	65,193	32,175
1928	59,727	5432	1795	66,955	32,408
1929	59,779	6628	1667	68,074	32,482
1930	59,927	8096	1584	69,608	32,713
1931	59,291	9431	1408	70,131	32,344

Ein wichtiger Faktor, der das Bild des Schiffsparks in nachhaltiger Weise zu beeinflussen vermag, ist die Neubautätigkeit. Bemerkenswert ist, daß gerade im Jahre 1930 sich die Zahl der Stapelläufe mit 2,9 Mill. B.R.T. dem Vorkriegsstande 1913 näherte (1, S. 4 ff.). Außerdem ist festzustellen, daß sich seit dem Jahr 1926 die Tonnage der Stapelläufe jedes Jahr vergrößerte, während die Rekordjahre 1919 und 20 mit 7,1, bzw. 5,9 Mill. B.R.T. ganz aus dem Rahmen der Entwicklung fallen. Allein in den drei Jahren 1919—21 sind nämlich nicht weniger als 17 Mill. B.R.T., d. h. etwa ein Viertel der jetzigen Welttonnage von Stapel gelaufen. Daß sich eine derart intensive Neubautätigkeit in unheilvoller Weise auf die Lage der Weltschiffahrt auswirken mußte, ist einleuchtend; denn nicht nur während des Krieges wurde in allen Ländern, durch staatliche Maßnahmen und die überaus hohen Seefrachten angeregt, eifrig gebaut, auch unmittelbar nach Kriegsschluß wurde die Welt weiterhin von Neubauten überflutet. Man überschätzte, besonders in der „Neuen Welt", die ökonomischen Folgen des

[1]) N.R.T.

Wiederaufbaus und seiner Anforderungen speziell an die Welttonage ganz außerordentlich und glaubte deshalb auch, gar nicht genug Schiffe bauen zu können.

Diese aufstrebende Tendenz wirkt umso auffallender, wenn man berücksichtigt, daß nach den Angaben des „National Foreign Trade Council" in New York der Wert des Welthandels in Vorkriegsvaluta umgerechnet selbst in dem wirtschaftlich noch sehr guten Jahr 1928 nur 17,5 % höher war als 1913 [1]). Noch charakteristischer erscheint das Bild, wenn man nicht die Wertveränderung, sondern die für die Seeschiffahrt weit wichtigere Veränderung in der Mengenbewegung der Güter berücksichtigt. Das Gewicht der im internationalen Frachtenverkehr bewegten Güter war im Jahr 1928 kaum 5 % höher als vor dem Krieg. Demgegenüber hat die Welthandelsflotte seit dieser Zeit eine absolute Zunahme von über 40 % erfahren. Ihre Transportkapazität stieg aber in einem noch wesentlich größeren Verhältnis; denn die zahlreichen schiffbautechnischen Neuerungen, wie z. B. die Verbesserung der Maschinenanlagen und damit die Steigerung der Geschwindigkeit, Vergrößerung des Laderaums usw. und nicht zuletzt die infolge der Verbesserungen der Hafeneinrichtungen eingetretene Abkürzung des Hafenaufenthaltes, haben die Kapazität der Welthandelsflotte noch beträchtlich erhöht. Es darf deshalb nicht wundernehmen, daß sich die Krise in der Weltschiffahrt in den letzten Jahren, in denen der Welthandel immer mehr zurückging, so außerordentlich zugespitzt hat. Eine Erklärung für die scheinbar immer noch ungebrochene Aktivität der Schiffbauindustrie dürfte in der Tatsache zu suchen sein, daß die Tonnage, die am Schluß der Nachkriegshochkonjunktur bestellt wurde, erst vom Stapel lief, als die Krisis bereits in weitem Maße überhand genommen hatte.

Im Gegensatz zu den Stapelläufen kann der Schiffsbestand auch in „negativem" Sinn beeinflußt werden. Dies geschieht in erster Linie durch die endgültig aus dem Verkehr ausscheidende Tonnage, die sich wiederum zusammensetzt aus der Verlusttonnage und der abgewrackten (vgl. Abb. 1). Während sich jene, sieht man von den gewaltigen Kriegsverlusten ab, seit 1913 auf einer verhältnismäßig konstanten Höhe hielt (ca. 3—500 000 B.R.T. pro Jahr), zeigt die abgebrochene Tonnage ganz erhebliche Schwankungen. Im Jahr 1930 wurden beispielsweise 850 000 Tonnen, vor dem Krieg im Jahr 1913 nur ca. 88 000 Tonnen abgewrackt und nach Kriegsende in den Jahren 1919 und 1920 war die Abwrackung der Schiffstonnage fast gleich Null (10 000 bzw. 8000 B.R.T.). Wieder ein deutlicher Beweis, wie in dieser Zeit, als Europas Warenhunger kaum gesättigt werden konnte, alle irgendwie verfügbare Tonnage, selbst die ältesten Schiffe, die zu normalen Zeiten längst verschrottet worden wären, nochmals in den Verkehr gezogen wurden. Erst als sich dann die intensive Schiffbautätigkeit in den Jahren 1922—24 auswirkte, ging man daran, diese minderwertige Tonnage auszuscheiden. 1924 wurde 1,17 Mill. B.R.T. verschrottet, eine Rekordzahl, die seit dieser Zeit nie mehr erreicht wurde, und die zusammen mit der Verlusttonnage annähernd den Stappelläufen im Jahre 1923 gleichkam. Aber auch in den nachfolgenden Jahren hielt sich dieser Teil der aus dem Verkehr ausscheidenden Tonnage auf einer beträchtlichen Höhe. Der Grund dafür lag weniger in der gänzlichen Unbrauchbarkeit des Schiffsmaterials, als vielmehr darin, daß diese alten Schiffe den modernen gegenüber nicht mehr konkurrenzfähig waren.

---

[1]) Vgl. Schulz-Kiesow im „Wirtschaftsdienst", Hamburg, 28. Nov. 1930.

Selbst wenn man annimmt, daß diese Tonnage bereits amortisiert war, so erforderte sie andererseits doch sehr viel Reparaturen und drückte noch zu allem Überfluß und zum Schaden des neuen Schiffsparks die Frachten auf einen unnatürlich niedrigen Stand herunter. Deshalb zogen die meisten Reeder es vor, diese Schiffe nicht erst aufzulegen, was ebenfalls nicht unansehnliche Kosten verursacht, sondern eine möglichst große Zahl davon sofort ganz abzubrechen.

Eine weitere Möglichkeit, Angebot und Nachfrage von Tonnage auszugleichen, besteht neben dem Abwracken im Auflegen von Tonnage. Der rein zahlenmäßige Bestand der Welthandelsflotte, so wie er sich nach Abzug von Abwrakkungen und Verlusten ergibt, und von den amtlichen Stellen ausgewiesen wird, zeigt nämlich keineswegs die jeweilige Kapazität derselben, da sich von jeher — in besonderem Maße aber nach dem Krieg — ein großer Prozentsatz der Schiffe nicht in Fahrt befand. Infolge des sehr starken Rückgangs des Welthandels spitzte sich naturgemäß auch die Krise in der Schiffahrt wieder außerordentlich zu, weshalb immer mehr Reeder dazu übergingen, ihre nicht hochqualifizierte Tonnage stillzulegen, da nämlich die Liegekosten immer noch geringere Ausgaben verursachen, als die oft nur mit großen Verlusten durchzuführenden Reisen. — Leider sind die statistischen Angaben über die aufliegende Tonnage sehr unvollständig und zudem meist nur rohe Schätzungswerte; immerhin kann man sich aus den wenigen zur Verfügung stehenden Angaben ein Bild von der Entwicklung in den letzten Jahren machen (vgl. Tab. 2). Die englische Schiffahrtskammer kommt dabei zu dem Ergebnis, daß in der ganzen Welt z. Zt. (1930/31) 7,63 Mill. B.R.T. stillgelegt sind, d. h. ca. 13 % der gesamten seefähigen Welttonnage [1]). Dabei ist jedoch noch zu berücksichtigen, daß diese Zahl die schlechte Beschäftigung in der Weltschiffahrt bei weitem nicht in ihrer ganzen Größe widerspiegelt, denn ein großer Teil der Schiffe fährt mit unzulänglicher Ladung, ohne daß es möglich wäre, diese Dienste entsprechend dem Ladungsangebot einzuschränken, ebenso wie es unmöglich ist, auch nur annähernd zuverlässige Schätzungen darüber zu gewinnen, in welchem Maße die noch in Fahrt befindliche Tonnage ausgenützt wird. Die Rekordziffern in den Jahren 1922/23 mit über 10 Mill. B.R.T. aufliegenden Schiffsraums hängen in erster Linie damit zusammen, daß nach dem Rückschlag auf dem Schiffahrtsmarkt im Jahr 1921 das „American Shipping Board" sich gezwungen sah, einen großen Teil seiner Flotte aufzulegen, da dieselbe qualitativ nicht genügend gerüstet war, den Konkurrenzkampf mit Erfolg aufnehmen zu können, und weil die verhältnismäßig sehr junge amerikanische Flotte nicht genug vorgebildete Leute besaß, die

Tabelle 2:

Größe der aufgelegten Tonnage während der Jahre 1922—31.

(Stichtag 1. Januar. Angaben in Mill. B.R.T.)

Jahr	1922	1923	1924	1925	1926	1931
Mill. B. R. T.	10,98	9,13	6,89	5,98	5,85	7,63

Für die Jahre 1922—26 entnommen aus: Weltwirtschaftl. Archiv, Kiel, Bd. 24 S. 99. 1931: Angabe der engl. Schiffahrtskammer. Aus: Magazin der Wirtschaft, Berlin, 6. Febr. 1931, Nr. 6.

[1]) Aus der Vorkriegszeit stehen überhaupt keine diesbezüglichen Zahlen zur Verfügung.

seemännische Erfahrung hatten und fähig waren, an exponierter und verantwortungsvoller Stelle zu stehen (vgl. S. 23). Auch heute noch bildet diese „Fleet in being“ wie sie oft genannt worden ist, einen beträchtlichen Teil der aufgelegten Tonnage; sie hing jahrelang wie ein Damoklesschwert über dem Frachtenmarkt, jederzeit bereit, sich bei einer Konjunkturbelebung, die naturgemäß auch eine Frachtensteigerung mit sich bringt, wieder in den Verkehr einzuschalten; jedoch verlieren diese Schiffe von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung, da der größte Teil heute kaum noch dienstfähig sein dürfte.

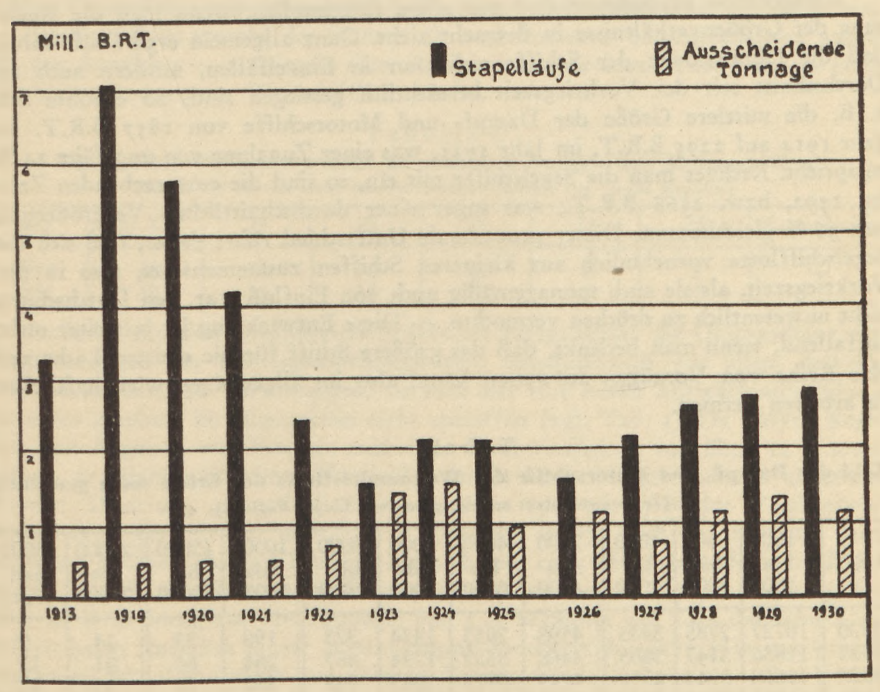


Abb. 1:
Vergleich der Stapelläufe mit der ausscheidenden Tonnage.

Aber auch ohne die schweren wirtschaftlichen Störungen, wie sie in den letzten Jahren in allen Ländern zu Tage getreten sind, hätte man sich allen diesen Erkenntnissen nur schwer verschließen können. Jedenfalls ist die Handelsflotte durch ihre Zunahme gegenüber der Vorkriegszeit den Bedürfnissen des Welthandels weit voraus geeilt. Dieses Mißverhältnis wird neben anderem dadurch noch erheblich verstärkt, daß infolge fortschreitender Industrialisierung der Rohstoffländer auch die Rohstoffverschiffungen nicht unbedeutend zu Gunsten der Halb- und Fertigfabrikate zurückgegangen sind, so daß die Ladung im Durchschnitt zwar hochwertiger geworden ist, für die Beförderung jedoch geringerer Raum als in der Vorkriegszeit erfoderlich wurde.

Zusammenfassend dürfte aus obigen Darlegungen hervorgehen, daß die drei Hauptfaktoren, die den absoluten Stand des Schiffsparks von Fall zu Fall bestimmen, jeweils verschieden stark an dessen Entwicklung in der Nachkriegs-

zeit beteiligt waren. Außerdem hat aber die Untersuchung ergeben, daß es seit Kriegsende vor allem die stark forcierte Neubautätigkeit war, die dem Schiffbau in quantitativer Hinsicht in weitgehendem Maße ihren Stempel aufzudrücken vermochte. —

Zeigte die eben abgeschlossene Untersuchung die Veränderungen der Weltverkehrsflotte hinsichtlich ihres zahlenmäßigen Bestandes, so soll im folgenden versucht werden, die Wandlungen festzustellen, die sich in qualitativer Beziehung seit Kriegsbeginn daselbst vollzogen haben.

Weitgehende Fortschritte sind vor allem festzustellen, wenn man die Änderung der Größenverhältnisse in Betracht zieht. Ganz allgemein ergibt sich dabei, daß die Dimensionen der Schiffe nicht nur in Einzelfällen, sondern auch im Durchschnitt seit der Vorkriegszeit beträchtlich gestiegen sind. So erhöhte sich z. B. die mittlere Größe der Dampf- und Motorschiffe von 1857 B.R.T. im Jahr 1914 auf 2295 B.R.T. im Jahr 1931, was einer Zunahme von ungefähr 24 % entspricht. Rechnet man die Segelschiffe mit ein, so sind die entsprechenden Zahlen 1592, bzw. 2168 B.R.T., was sogar einer durchschnittlichen Vergrößerung von 36 % gleichkommt. Dieser prozentuale Unterschied rührt daher, daß sich die Segelschifflotte vornehmlich aus kleineren Schiffen zusammensetzt, also in der Vorkriegszeit, als sie auch tonnagemäßig noch von Einfluß war, den Durchschnitt nicht unwesentlich zu drücken vermochte. — Diese Entwicklung ist ja weiter nicht auffallend, wenn man bedenkt, daß das größere Schiff für die meisten Ladungen eine Reihe von Vorzügen aufweisen kann, also im allgemeinen wirtschaftlicher zu arbeiten vermag.

Tabelle 3:

Zahl der Dampf- und Motorschiffe der Welthandelsflotte der Größe nach geordnet.

(Zusammengestellt nach Angaben von Lloyds Register)

B.R.T.	100 bis 500	500 bis 1000	1000 bis 2000	2000 bis 4000	4000 bis 6000	6000 bis 8000	8000 bis 10000	10000 bis 15000	15000 bis 20000	20000 bis 25000	25000 und mehr
1920	10727	2785	3435	4598	2955	1434	323	190	35	14	9
1925	11636	3147	3885	4468	3522	1724	467	254	66	24	12
1928	11668	3044	3910	4249	3715	1843	549	280	78	33	18
1931	11876	2983	3948	4169	3881	1955	665	315	92	45	23
	kleine Schiffe			Schiffe mittlerer Größe				große Schiffe		ganz gr. Schiffe	

Untersucht man die einzelnen Größenkategorien etwas genauer, so verdient in erster Linie die Entwicklung der großen und ganz großen Schiffe, d. h. derjenigen zwischen 10.000 und 25.000 B.R.T. und darüber Beachtung, denn wir finden innerhalb dieser Gruppen selbst Zunahmen von über 300 % (vgl. Tab. 3). Einen verhältnismäßig normalen Verlauf nahm die Entwicklung der Schiffe mittlerer Größe, die auch heute noch bei weitem das Gros der Tonnage bilden; ihre Werte bewegen sich im Rahmen der durchschnittlichen Vergrößerung der Welthandelsflotte. Eine Ausnahme bildet dabei allerdings die Klasse der 2—4000-Tonnen-Dampfer, da diese ihren Stand von 1920 nicht behaupten konnte, sondern in diesen Jahren, besonders aber seit 1925 eine nicht unerhebliche Einbuße zu verzeichnen hatte. Während alle übrigen Größenklassen zum Teil recht bedeutende prozentuale Gewinne für sich buchen konnten, ging hier der Bestand um rd. 10 % zurück. Bemerkenswert ist fernerhin, daß selbst die Kategorie der

kleinen und kleinsten Schiffe in den Nachkriegsjahren noch eine geringe Steigerung erfuhr; zählte man doch noch im Jahre 1931 11 876 Schiffe zwischen 100 und 500 Tonnen, gegen 10 727 im Jahr 1920. Obwohl diese kleinsten Schiffe zahlenmäßig immer noch an erster Stelle in der Welthandelsflotte rangieren, so sind sie doch andrerseits für den Überseeverkehr praktisch so gut wie bedeutungslos. — Es ist also die Feststellung zu machen, daß die Reeder speziell in den letzten Jahren versuchten, die Qualität ihrer Schiffe, vor allem der Passagierschiffe, durch Einstellen moderner Riesendampfer zu steigern. Wenn der Bau solcher Ozeanriesen rein wirtschaftlich betrachtet auch nicht immer berechtigt war — Prestigegründe sowohl der Staaten als auch einzelner Linienreedereien gaben oft den Ausschlag — so spiegeln diese Zahlen doch sehr deutlich die Tatsache einer Qualitätssteigerung im Weltschiffbau wieder.

Tabelle 4:

Bestand der Welthandelsflotte an schnellen Dampf- und Motorschiffen.

(Schiffe mit 20 und mehr Knoten Geschwindigkeit; aus Lloyds Register)

Jahr	20 Kn.	21	22	23	24	25	26 u. mehr Kn.
1914	48	26	24	10	4	2	—
1931	42	36	13	12	3	7	2

Außerordentlich aufschlußreiche Ergebnisse zeitigt ferner die Untersuchung der Veränderungen der Schiffsgeschwindigkeiten; aufschlußreich vor allem deshalb, weil die allgemeinen Vermutungen, die auch hier eine starke Aufwärtsentwicklung zu sehen glauben, im allgemeinen nicht zutreffen (vgl. Tab. 4). Da Lloyds Register nur Angaben von Schiffen mit einer Geschwindigkeit von über 12 Knoten bringt, so können allerdings Vergleiche nur in beschränktem Rahmen angestellt werden. Diese sog. „schnellen" Schiffe machten 1914 rd. 27 % der Welthandelsflotte, 1925 dagegen nur noch 24,6 % derselben aus [1]). Auch die Zahl der ganz schnellen Schiffe (über 20 Knoten) hat sich seit 1914 überraschenderweise kaum erhöht, obwohl der Gesamtschiffsbestand in der Zwischenzeit eine Vermehrung von über 40 % in bezug auf die Tonnage, von 5 % bezüglich der Zahl der Schiffe erfahren hatte. Lediglich in der Spitzengruppe dominiert das Jahr 1931 mit einigen modernen Schnelldampfern von über 25 Knoten Geschwindigkeit. — Auf Grund dieser Tatsachen könnte also hinsichtlich der Geschwindigkeit eine Verschlechterung der Qualität der Welttonnage konstatiert werden. Wesentlich ist dabei jedoch, in welchen einzelnen Geschwindigkeitsklassen diese relative Verminderung eingetreten ist. Jedenfalls steht fest, daß sich die langsameren Schiffe, d. h. mit weniger als 12 Knoten Geschwindigkeit, prozentual stärker vermehrt haben als die schnellen. Ob bei diesen langsameren Schiffen für sich allein gerechnet eine Senkung oder Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit eingetreten ist, ist nicht festzustellen; mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit wird aber hier mit einer, wenn auch nur geringen Erhöhung gerechnet werden dürfen [2]). Da diese Schiffe jedoch tonnagemäßig weitaus am stärksten an der Welttonnage beteiligt sind, so wird eine Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit dieser Kategorie bestimmend für das Ergebnis der Gesamtheit sein. Jedenfalls dürfte die Annahme einer Verschlechterung der Qualität der Welttonnage in Bezug auf die Schiffsgeschwindigkeit nicht berechtigt sein.

[1]) Vgl. hiezu: Helander, S.: Der Tonnageüberschuß in der Weltwirtschaft. Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 24, 1926. Vergleichszahlen neueren Datums stehen nicht zur Verfügung. [2]) Vgl. Fairplay, London, 22. Jan. 1925.

Als weiterer, nicht minder wichtiger qualitätsbestimmender Faktor im Weltschiffbau soll noch kurz auf die Entwicklung der Welthandelsflotte bezüglich ihres Baumaterials eingegangen werden. Man unterscheidet heute im allgemeinen 3 Gruppen: Stahl-, Eisen- und Holzschiffe, von denen wieder die weitaus wichtigste die der Stahlschiffe ist. Bei einem Gesamtbestand von ca. 70 Mill. B.R.T. gehörten 1931 annähernd 68 Mill. dieser letzteren Kategorie an. Demgegenüber belief sich der Bestand an Holzschiffen zu dieser Zeit auf kaum 1,4 Mill. B.R.T., eine Zahl, deren Wert sich praktisch nicht merklich von dem des Jahres 1914 unterscheidet. Ein weiteres Eingehen auf diese Fragen würde sich also erübrigen, hätte es nicht im Verlauf der letzten Jahre eine Zeit gegeben, in der mit Vorliebe dieser Schiffstyp gebaut wurde. Während des Krieges waren es in ganz besonderem Maße die Vereinigten Staaten von Amerika, die Holzschiffe in großer Zahl in Auftrag gaben, sodaß 1920 über 4 Mill. B.R.T. solcher Schiffe existierten. Die Gründe, die zum Bau dieser qualitativ zweitklassigen Schiffe führten, waren mancherlei Art: einmal fehlte den Amerikanern die notwendige Erfahrung im Bau von Stahlschiffen, ferner mußten die Schiffe damals möglichst rasch vom Stapel laufen, ehe sich das Kriegsglück evtl. zu Ungunsten der Entente entschieden hätte; und nicht zuletzt war es die außerordentlich große Gefahr, schon nach wenigen Fahrten torpediert zu werden, welche qualitative Gesichtspunkte in den Hintergrund drängte. Jener plötzliche Aufschwung, der durch außergewöhnliche Ereignisse bedingt war, konnte aber nicht verhindern, daß Zahl und Tonnage der Holzschiffe bald wieder zurückgingen und daß dieselben binnen kurzem vollends ganz aus dem Verkehrsbild verschwunden sein werden.

Eine andere Gruppe, die sog. „Eisenschiffe" — im Gegensatz zu den „Stahlschiffen" — befindet sich ebenfalls auf dem absteigenden Ast und ist z. Zt. mit ihren 1,5 Mill. B.R.T. kaum mehr von Einfluß auf das Gesamtbild der Welthandelsflotte [1]). Will man heute ein Urteil über die Qualität der Welttonnage fällen, so darf man sich auf diese Schiffe „zweiter Klasse" nicht mehr beziehen, denn gerade in den letzten Jahren wurde eine Menge erstklassiger Schiffe gebaut, welche die durchschnittliche Qualität des Schiffsmaterials wieder in stark positivem Sinn beeinflußten.

Die qualitative Verschlechterung des während des Krieges und auch noch kurz nachher gebauten Schiffsmaterials kommt weiterhin indirekt auch darin zum Ausdruck, daß das durchschnittliche Alter der Schiffe durch eben diese minderwertige Beschaffenheit des Baumaterials wesentlich herabgedrückt wird. Im Jahr 1931 hatten bereits 7383 Schiffe mit 20,7 Mill. B.R.T. ein Alter zwischen 10 und 15 Jahren erreicht (vgl. Tab. 5) [2]). Die nächst größere Gruppe bildeten die Schiffe unter 5 Jahren mit 11,9 Mill. B.R.T., dichtauf gefolgt von der ältesten Schiffsklasse, welche Schiffe mit 25 Jahren und darüber umfaßt. Auf diese letztere Kategorie entfielen 1931 rd. 17 %, 1925 dagegen nur 12,6 %, oder absolut gerechnet 7,8 Mill. B.R.T. Der Bestand an überalterter Tonnage ist somit in den letzten 6 Jahren um ca. 3,9 Mill. B.R.T. gestiegen. Demgegenüber war noch in den Jahren 1922—24 die größte Tonnagegruppe weniger als 5 Jahre alt, und 1925—29 standen bereits die Schiffe mit einem Alter von 5—10 Jahren an der

---

[1]) Die Bezeichnung Welttonnage bezieht sich übrigens in diesem Abschnitt lediglich auf die Dampf- und Motorflotte.

[2]) Über das Alter der Schiffe stehen für die Vorkriegszeit leider keine Angaben zur Verfügung.

Spitze. Man kann also seit 1925 eine bedenkliche Verschlechterung der Qualität der Welttonnage bezüglich des Alters der Schiffe konstatieren. Waren damals nicht weniger als 27 % der Schiffstonnage jünger als 5 Jahre, so sank dieser Anteil bis 1931 auf ca. 17 %. Der Tonnageersatz ist also speziell in den letzten Jahren unter dem üblichen Durchschnitt geblieben, da ein sehr großer Teil der Welttonnage verhältnismäßig neu war, und es ist ohne Zweifel festzustellen, daß sich trotz regster Neubautätigkeit und „Überproduktion" an Tonnage die Qualität derselben von Jahr zu Jahr verschlechterte.

Tabelle 5:

Welttonnage der Dampf- und Motorschiffe, in Altersklassen eingeteilt.

(Die absoluten Werte aus Lloyds Register entnommen. Angaben in 1000 B.R.T.)

	Unter 5 Jahren	5—10 Jahre	10—15 Jahre	15—20 Jahre	20—25 Jahre	25 u. mehr Jahre	zusammen
1931 : Tonnage	11,866	10,519	20,724	7,825	6,124	11,665	68,723
%	17,2 %	15,3 %	30,1 %	11,4 %	9 %	17,0 %	100 %
1925 : %	26,92 %	25,25 %	14,11 %	11,56 %	9,53 %	12,63 %	100 %

Diese Überalterung der Welttonnage ist aber, wie schon oben gesagt, eher noch größer, als die statistischen Angaben besagen, da die Qualität der während des Krieges überhastet gebauten Schiffe viel schlechter ist, als diejenige der vor dem Krieg hergestellten, und man geht deshalb wohl nicht fehl, wenn man den insgesamt in der Welt vorhandenen Tonnageraum an überalterten Schiffen mit ca. 20 % der gegenwärtigen Welttonnage annimmt.

Abschließend könnte man nun versuchen, die drei wesentlichen Qualitätsfaktoren: Größe, Geschwindigkeit und Alter der Schiffe unter dem gemeinsamen Begriff der Qualität der Welttonnage zusammenzufassen, um die Veränderungen, die sich unter diesem Gesichtspunkt gegenüber der Vorkriegszeit ergeben haben, festzustellen. Helander, der eine solche Untersuchung durchgeführt hat, teilt dabei die Welttonnage in 3 Klassen ein[1]):

1. Klasse: Schiffe mit mindestens 5000 B.R.T., 12 Knoten Geschwindigkeit und höchstens 25 Jahre alt.
2. Klasse: Schiffe mit mindestens 10 000 B.R.T., 15 Knoten Geschwindigkeit und höchstens 10 Jahre alt.
3. Klasse: Schiffe mit mindestens 15 000 B.R.T., 18 Knoten Geschwindigkeit und einem Alter von höchstens 5 Jahren.

Helander kommt dabei zu dem Ergebnis, daß bei einer Erhöhung der Welttonnage 1914 gegen 1931 von rd. 43 % die Qualitätstonnage der 1. Klasse um 63 %, der 2. um 183 %, der 3. Klasse um 134 % gestiegen ist. Erwähnt muß hiebei jedoch werden, daß Helander seiner Betrachtung nur ein starkes Viertel der Welttonnage zu Grunde legt und daß der relativ gewaltigen Steigerung der 2. und 3. Qualitätsklasse keine zu große Bedeutung beigemessen werden darf, da der Anteil dieser beiden Kategorien auch im Jahr 1931 noch kaum 6 % der Gesamttonnage betrug. Wenn Helander dann am Schluß seiner Untersuchung sagt, daß die Welttonnage eine „weit über das quantitative Maß gesteigerte Leistungsfähigkeit" erhalten habe, so ist dies u. E. nur bedingt richtig. Auf Grund vorliegender Untersuchung ist man nämlich eher geneigt, das Ergebnis etwas vor-

[1]) Vgl. Helander, S.: Die Qualität der Welttonnage, Hamburger Fremdenblatt Nr. 34, 3. Febr. 1932.

sichtiger zu fassen. Es dürfte aber immerhin die Feststellung berechtigt sein, daß die Qualität als solche gegenüber der Vorkriegszeit sich zweifellos wesentlich gebessert hat, wenn auch die einzelnen Faktoren, wie Größe, Geschwindigkeit und Alter der Schiffe in ihrer Entwicklung nicht durchweg eine klare, eindeutig positive Tendenz erkennen lassen.

2) Der Schiffspark des Südatlantik-Verkehrs.

Es ist beinahe überflüssig zu sagen, daß die eben geschilderten mannigfachen Veränderungen im Schiffspark der Welthandelsflotte nicht ohne Einfluß auf das Verkehrsbild des Südatlantik geblieben sind. Leider läßt auch hier das Fehlen statistischer Angaben einen genauen Vergleich über die verschiedenartigen Veränderungen des Schiffsverkehrs auf dem Südatlantik seit der Vorkriegszeit nicht zu [1]). Immerhin kann man aus dem wirtschaftlichen Aufschwung der Randstaaten dieses Ozeans schließen, daß einmal der Schiffsverkehr innerhalb des Südatlantik gegenüber der Zeit vor dem Krieg ganz erheblich gestiegen ist, ja darüber hinaus ohne Zweifel eine relativ stärkere Überhöhung zeigt, als dies auf Grund der allgemeinen Vergrößerung der Welttonnage anzunehmen wäre. Die — momentan wenigstens — teilweise vorherrschende Tendenz nach immer größeren Schiffen ist für die Südatlantikfahrt von wesentlich geringerer Bedeutung als die Entwicklung vor allem der mittleren Schiffsgrößen. Erstens sind die Hafenverhältnisse selbst in den besten Häfen Südamerikas und Westafrikas trotz bedeutender Verbesserungen in jüngster Zeit noch nicht den Anforderungen gewachsen, die Schiffe von derartigen Ausmaßen an die Hafenanlagen stellen; fürs andere ist auch die Verkehrsfrequenz auf diesem Teil des Atlantischen Ozeans nicht so groß, daß die Kapazität solcher Riesenschiffe voll ausgenützt werden könnte. Dasselbe kann über die Veränderungen der Schiffsgeschwindigkeiten in der Südatlantikfahrt seit dem Weltkrieg gesagt werden. Durch das Einsetzen von Motorschiffen hauptsächlich auf den Südamerikanischen Routen wurden zwar die Fahrzeiten erheblich herabgesetzt, insbesondere bei den Passagier- und kombinierten Passagier-Frachtdampfern, während andererseits die Indienststellung von ganz schnellen Schiffen für die südlichen Gewässer nicht in Betracht kommt, sodaß diese Schnelldampfer auch heute noch vorwiegend im Nordatlantik Verwendung finden. Dagegen scheint ein anderes Verkehrsmittel zur Überquerung des Südatlantik außerordentlich geeignet, der Zeppelin. Bereits seit dem Jahr 1932 besteht ein regelmäßiger Dienst zwischen Deutschland und Brasilien mit dem Hafen Pernambuco als erstem kontinentalen Stützpunkt (vgl. S. 99). Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß schon in absehbarer Zeit speziell dem Schiffsverkehr auf dem Südatlantik daraus ein ernst zu nehmender Konkurrent erstehen wird.

β) Die Antriebsarten der Schiffe.

(Dampf-, Motor- und Segelschiffahrt, einschl. Tankschiffahrt.)

1) Allgemein.

In nicht geringerem Maße wie die Bestandsveränderungen in der Welthandelsflotte haben die Veränderungen der Schiffe in bezug auf die Antriebsart in den Jahren nach dem Krieg das Bild des Seeverkehrs beeinflußt. Es hat wohl seit

[1]) Außerdem sei hier auf das Kapitel: „Leistungen des Seeverkehrs" verwiesen. (Vgl. S. 129 ff.)

der Verdrängung des Segelschiffs durch das Dampfschiff keine Epoche in der Seeschiffahrt gegeben, die derart einschneidende Veränderungen in der Antriebsart der Verkehrsmittel hervorgerufen hat, wie die beiden letzten Jahrzehnte.

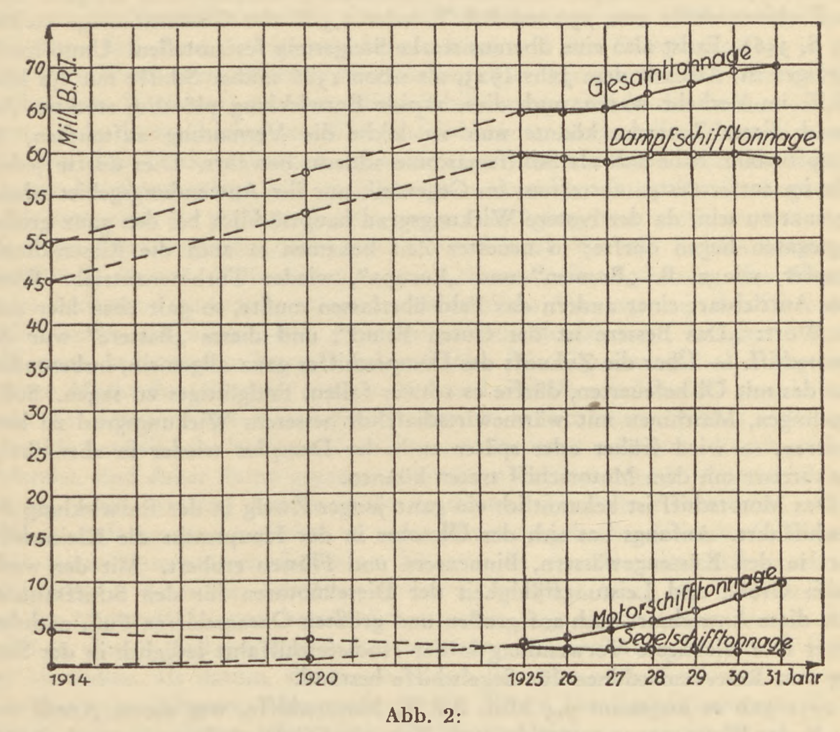


Abb. 2:

Entwicklung der Welthandelsflotte, nach Schiffsarten getrennt.

Im Jahr 1931 betrug der prozentuale Anteil der Dampfschifftonnage an der Gesamttonnage nur noch 84,5 % gegenüber 91,4 % im Jahr 1914 und sogar 92,4 % im Jahr 1920 (vgl. Tab. 1 und Abb. 2). Die überragende Stellung des Dampfschiffes basiert also augenblicklich, und dies soll ganz besonders betont werden, nur noch auf dem zahlenmäßigen Bestand, nicht aber auf einer positiv gerichteten Entwicklungstendenz; denn die Aufwärtsbewegung konnte sich nicht weiter fortsetzen, sondern kam schon mit dem Jahr 1925/26 zum Stillstand. Andererseits ist auch begreiflich, daß ein Schiffstyp, der bis 1925 prozentual derart stark an der Welttonnage beteiligt war, nicht innerhalb weniger Jahre aus seiner führenden Position verdrängt werden kann. Der Stillstand in der Aufwärtsbewegung im Dampfschiffbau kam also verhältnismäßig plötzlich und war, wie es sich gezeigt hat, nicht nur vorübergehender Natur; denn seit dieser Zeit vermochte sich, von kleinen Variationen abgesehen, der absolute Tonnagebestand an Dampfern nur gerade noch auf derselben Höhe zu halten, obwohl die Welttonnage dank der Entwicklung des Motorschiffs sich in diesen Jahren noch beträchtlich vermehren konnte.

Wie bereits von anderer Seite mehrfach festgestellt wurde, sind auch in den Antriebsmaschinen der Dampfschiffe selbst merkliche Wandlungen seit Kriegs-



beginn eingetreten. So konnte sich z. B. die Dampfturbine während des Krieges und kurz nachher einen beträchtlichen Anteil an der Welttonnage sichern. 1931 waren 1277 Schiffe mit 9,1 Mill. B.R.T. im Dienst, während noch im Jahr 1914 die Turbinenschiffe erst 730 000 B.R.T. oder 1,5 % der Gesamttonnage stellten (13, S. 346). Es ist also eine überaus starke Steigerung festzustellen. Umso merkwürdiger ist, daß seit dem Jahr 1923, als schon 1386 solcher Schiffe mit 8,9 Mill. B.R.T. im Verkehr waren, auch diese rapide Entwicklung plötzlich stockte. Auf Grund dieser Tatsache könnte nun zu leicht die Vermutung auftauchen, die Dampfturbine habe sich als Schiffsmaschine schlecht bewährt. Dies dürfte jedoch nicht im entferntesten zutreffen; im Gegenteil, nur ihr Anwendungsgebiet scheint begrenzt zu sein, da der bessere Wirkungsgrad hauptsächlich bei den ganz großen Aggregaten liegen dürfte; in neuester Zeit bekamen ja auch die Riesenschnelldampfer, wie z. B. „Bremen" und „Europa", wieder Turbinenantrieb. Wenn diese Antriebsart einer andern das Feld überlassen mußte, so galt eben hier auch das Wort: „Das Bessere ist des Guten Feind", und dieses „Bessere" war das Motorschiff. — Über die Zukunft des Dampfschiffes ganz allgemein, insbesondere aber des mit Öl befeuerten, dürfte es schwer fallen, Endgültiges zu sagen. Sollte es gelingen, Maschinen mit wärmewirtschaftlich besserem Wirkungsgrad zu konstruieren, so wird früher oder später auch der Dampfer wieder in ebenbürtige Konkurrenz mit dem Motorschiff treten können.

Das Motorschiff ist bekanntlich ein ganz junger Zweig in der Entwicklung der Seeschiffahrt. Anfangs hat sich der Ölmotor in der Hauptsache die Kleinschiffahrt in den Küstengewässern, Binnenseen und Flüssen erobert. Mit der wachsenden Größe und Leistungsfähigkeit der Dieselmotoren für den Schiffsantrieb faßte diese Antriebsart auch auf großen und größten Ozeanschiffen Fuß, nachdem vorher ihre wichtigste Verwendung in der Hochseeschiffahrt lediglich in der Stellung von Reservemaschinen für Segelschiffe bestand.

1931 gab es insgesamt 9,4 Mill. B.R.T. Motorschiffe, was einem Anteil von 13,5 % der Welttonnage entspricht (vgl. Tab. 1). Dieser große prozentuale Anteil an der Weltflotte ist umso bemerkenswerter, als die Entwicklung des Ozean-Motorschiffs kaum zwei Jahrzehnte zurückreicht. 1912 wurde das erste 3200 Tonnen große Überseemotorschiff „Selandia" dem Verkehr übergeben. Unmittelbar nach dem Krieg wurde dann der Versuch gemacht, den Dieselmotor, der während des Weltkrieges zu einer gewissen Vollkommenheit gelangt war, in größerem Maßstab als Schiffsantriebsmaschine zu benützen, was auch zur vollen Zufriedenheit gelang. Die Entwicklung in der Nachkriegszeit zeichnet sich dann vor allem durch eine bemerkenswerte Regelmäßigkeit aus (vgl. Abb. 2); diese aufstrebende Tendenz steigerte sich im Lauf der Jahre derart, daß selbst die jährlichen prozentualen Zunahmen sich immer weiter erhöhten. Die Weltwirtschaftskrise und mit ihr die Depression in der Weltschiffahrt schien an diesem Aufschwung achtlos vorüber gehen zu wollen. Besonders die Rekordziffern der Jahre 1929/30 bzw. 1930/31 mit einer Tonnagezunahme von 1,4, bzw. 1,3 Mill. B.R.T. fallen völlig aus dem Rahmen der allgemeinen konjunkturellen Lage im Schiffbau. Die Einbuße, die das Dampfschiff in der Nachkriegszeit zu verzeichnen hatte, kam also auf der andern Seite samt und sonders der Motorschiffahrt zugute. Daß das Motorschiff nicht sofort in den ersten Nachkriegsjahren das Bild dieser Entwicklung wesentlich zu beeinflussen vermochte, hatte neben andern Gründen, wie z. B. Preisdifferenzen zwischen Öl und Kohle etc., seinen Haupt-

grund sicherlich darin, daß in diesen Jahren der Hochkonjunktur in der Schiffbauindustrie, wo jeder Monat von Vorteil war, den ein Schiff früher von Stapel laufen konnte, keine Zeit mit technischen Versuchen vergeudet werden konnte. Auch war die Vervollkommnung des Schiffsdieselmotors noch nicht soweit fortgeschritten, daß diese Antriebsart damals schon mit der Dampfmaschine in erfolgreichen Wettbewerb hätte treten können. Der Hauptgrund für den außergewöhnlichen Siegeslauf, den dann diese Schiffsart speziell in den letzten Jahren antrat, ist in deren überlegenen Wirtschaftlichkeit zu suchen, die bekanntlich vor allem auf drei Punkten basiert. In erster Linie steht dem Motorschiff infolge kleinerer Maschinenanlage und geringerer Raumbeanspruchung für die Lagerung des Heizmaterials ein größerer Laderaum zur Verfügung, was wiederum bedeutet, daß dieses einen ungleich größeren Aktionsradius als das mit Kohlen befeuerte Dampfschiff besitzt. Weiterhin gestaltet sich auch die Bedienung des Dieselmotors bedeutend einfacher, was eine beträchtliche Verringerung des Personals möglich macht, und nicht zuletzt ist es der billigere Betriebsstoff, der dem Motorschiff einen bedeutenden Vorsprung verschafft. Die Ölpreise sind allerdings oft gewissen Marktschwankungen unterworfen und deshalb mit Vorsicht einzukalkulieren. Bei dem niedrigen Stand der Frachtraten in den letzten Jahren z. B. war es das Motorschiff, das häufig noch allein mit Verdienst arbeitete. Gut fundierte Reedereien sind daher daran gegangen, ihre Dampferflotte durch Motorschiffe zu ersetzen; wohl mancher Reeder hätte in diesen schlechten Zeiten kein solches Schiff in Auftrag gegeben, hätte er nicht bestimmt gehofft, dadurch die Rentabilität seines Unternehmens heben zu können. In der Tatsache, daß gerade in den Jahren, in denen der Schiffbau schwer zu kämpfen hatte, die Neubau-Tonnage der Motorschiffe ganz beträchtlich zunahm, liegt ein deutlicher Beweis, daß es sich in diesem Fall weniger darum handelte, den laufenden Bedarf an Tonnage zu decken, als darum, durch qualitative Steigerung des Schiffsparks besser konkurrieren zu können. Also wiederum ein Grund für die oft unverständliche Steigerung des Schiffbaus, selbst bis in die jüngste Zeit.

Während die Motorschifftonnage etwa 13,5 % der Gesamttonnage der Welthandelsflotte ausmacht, ist der prozentuale Anteil der Motorschiffe in den einzelnen Ländern teilweise bedeutend höher, z. B. in Norwegen 40,3 %, Dänemark 35,8 %, Schweden 31,7 %; Großbritannien und Irland kommt mit 12,4 % dem Durchschnitt ziemlich nahe, ebenso Deutschland mit 14,7 % [1]). Dagegen ist die Motortonnage in den Vereinigten Staaten und Frankreich mit 5,3 % sehr schwach vertreten. Der Grund für die einseitige Bevorzugung dieses Schiffstyps in den nordischen Staaten dürfte nicht zuletzt darin zu suchen sein, daß jene Länder keine eigenen Kohlenlager besitzen, also auch ein Absatzgebiet dafür nicht benötigen; sie können deshalb, ohne dabei einem andern Zweig der Volkswirtschaft großen Schaden zuzufügen — wie dies bei einer derart einschneidenden Veränderung z. B. in England der Fall gewesen wäre, — ohne weiteres zu einem neuen, wirtschaftlicheren Betriebsstoff übergehen.

Nicht uninteressant ist es auch, einen Blick auf die Entwicklung des Motorschiffsparks in bezug auf die Größenänderungen in den letzten Jahren zu werfen. Denn gerade diese Daten sind es, die den enormen Aufschwung des Dieselmotors in der Schiffahrt deutlich vor Augen zu führen vermögen und kundtun, welchen Grad der Vollkommenheit diese Antriebsart in wenigen Jahren erreichen konnte

---

[1]) Vgl. Hamburgischer Korrespondent Nr. 345, 28. Juni 1931.

(vgl. Tab. 6). Im Jahr 1931 schwammen bereits 33 Motorschiffe mit je über 15 000 B.R.T. und im selben Jahr befand sich sogar ein Schiff mit über 25 000 B.R.T. im Bau. Man sieht daraus, daß die Schiffbauindustrie sich verhältnismäßig bald an sehr große Aggregate wagte. Während noch in den Jahren vor 1924 hauptsächlich Schiffe mittlerer Größe von 4—8000 B.R.T. in Auftrag gegeben wurden, und auch im Jahr 1927 überwiegend noch diese Gruppe führte, hatte sich bis zum Jahr 1931 der Schwerpunkt verlegt, sodaß nunmehr Schiffe mit einem Tonnageeinhalt zwischen 4000 und 10 000 B.R.T. das Gros bilden. Unter diesen wieder sind es heute die 6—8000 Tonnenschiffe, die mit 2,6 Mill. B.R.T. oder 27,5 % der Motorschifftonnage den ersten Platz für sich in Anspruch nehmen. Speziell in der 8—10 000 Tonnenklasse dominiert augenblicklich das Motorschiff in ganz überragendem Maße. Der Grund für diese ungewöhnlich rasche Steigerung in der Größe der Motorschiffe ist in der Tatsache zu suchen, daß die Schiffe mittlerer Größe in wenigen Jahren ein beredtes Zeugnis für ihre Brauchbarkeit und Wirtschaftlichkeit abgegeben haben; durch diese Erfolge ermutigt, wurden sehr bald große und größte Schiffe in Auftrag gegeben. — Auf Grund dieser Tatsachen darf man wohl annehmen, daß die Tendenz im allgemeinen dahin geht, Schiffe bis zu ca. 15 000 B.R.T. am vorteilhaftesten mit Dieselmotoren auszurüsten, während die ganz großen Ozeanriesen der Turbine vorbehalten bleiben werden. Über die mutmaßliche Weiterentwicklung des Motorschiffs in nächster Zukunft kann mit ziemlicher Sicherheit gesagt werden, daß dasselbe prozentual zu den übrigen Schiffstypen seine Stellung nicht nur behaupten, sondern wahrscheinlich sogar nicht unbeträchtlich erweitern wird. Ob sich die Motorschifftonnage auch absolut zahlenmäßig in stärkerem Maße erhöhen wird, ist eine Frage zweiter Ordnung und hängt natürlich vor allem von der allgemeinen konjunkturellen Lage in der Weltwirtschaft ab.

Tabelle 6:

Zahl und Tonnage der Motorschiffe, der Größe nach geordnet.

(Entnommen aus Lloyds Register. Angaben in 1000 B.R.T.)

	1924		1927		1931	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
Unter 1000 B. R. T.	1545	391	1787	424	2546	603
1000— 2000 „	130	186	141	203	198	288
2000— 4000 „	97	291	154	458	268	800
4000— 6000 „	94	475	229	1161	392	1957
6000— 8000 „	63	437	153	1069	375	2596
8000—10000 „	20	184	65	581	201	1778
10000—15000 „	1	12	23	375	67	777
15000 und mehr „	—	—	—	—	33	633
zusammen „	1950	1976	2552	4271	4080	9432

Fast gleichzeitig mit dem Aufschwung der Motorschiffahrt fällt auch der siegreiche Konkurrenzkampf des Öls mit der Kohle als Betriebsstoff in der Schiffahrt zusammen. Hatte das Öl beim Motorschiff ganz neue Antriebsmaschinen bedingt, so galt es diesmal, nur den Heizstoff, die Kohle, als seitherige unumschränkte Herrscherin aus ihrer Stellung zu verdrängen. Da die Vorteile des Öls als Heizmaterial einschneidende Veränderungen in der Betriebsweise

eines großen Teils der Weltflotte und damit auch der den Südatlantik befahrenden Schiffe hervorriefen, so soll dieser Punkt nicht übergangen werden.

Besonders während des Krieges und kurz nachher verwendete man mit Vorliebe die Ölfeuerung sowohl in neugebauten, als auch bei bereits in Dienst stehenden Schiffen, die ohne zu große Kosten umgebaut werden konnten. Im Jahr 1931 betrug der Tonnageanteil der Dampfer, die Öl unter den Kesseln verfeuerten, mit 20 Mill. B.R.T. annähernd 30 % der Welttonnage an Dampf- und Motorschiffen, gegen nur 1,3 Mill. B.R.T. bzw. ca. 3 % im Jahr 1914; also ein ganz beispielloser Erfolg in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit, insbesondere wenn man berücksichtigt, daß schon seit dem Jahre 1926, wo der prozentuale Anteil bereits über 26 % betrug, sich das Tempo der Entwicklung ganz bedeutend verlangsamte. Dieser Rückgang darf nun weniger als Werturteil gegenüber dem mit Kohlen befeuerten Dampfer als vielmehr im Vergleich mit dem Motorschiff aufgefaßt werden, denn nicht das Dampf-, sondern das Motorschiff war es, das den Gewinn einheimsen konnte (vgl. Tab. 7).

Tabelle 7:

Tonnagemäßiger und prozentualer Anteil des Öls als Betriebsstoff an der Welthandelsflotte.

(Die absoluten Werte aus Lloyds Register entnommen. Angaben in 1000 B.R.T.)

	Dampfer mit Ölfeuerung		Motorschiffe		zusammen	
	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%
1914	1,310	2,9	234	0,5	1,544	3,4
1924	17,154	27,9	1,975	3,2	19,129	31,1
1925	17,804	28,5	2,714	4,4	20.518	32,9
1926	18,244	29,1	3,493	5,6	21,737	34,7
1927	18,482	29,2	4,271	6,8	22,753	36,0
1928	19,053	29,2	5,432	8 4	24,485	37,6
1929	19,421	29,2	6,628	10,0	26,049	39,2
1930	19,858	29,2	8,096	11,9	27,954	41,1
1931	20,002	29,1	9,431	13,7	29,433	42,8

Die prozentualen Werte beziehen sich auf die Dampf- und Motorweltflotte.

Die Hauptgründe des Aufschwungs dürften sich im wesentlichen mit denen decken, die auch den Entwicklungsgang des Motorschiffs so stark beeinflußten und die bereits früher schon erörtert wurden. Von überragender Bedeutung wird jedoch in dem Kampf „Öl contra Kohle" die Preisfrage bleiben. Davon wird nicht zum wenigsten abhängen, inwieweit und mit welcher Intensität das Öl seinen Siegeszug fortsetzen kann. Im Jahr 1920/21 senkte sich beispielsweise infolge der eintretenden Verbilligung der Frachten der Kohlenpreis auf dem Weltmarkt außerordentlich rasch, während auf der anderen Seite die Preise für das Heizöl nicht im selben Maße folgten. Dies hatte notwendigerweise zur Folge, daß in Schiffahrtskreisen damals eine gewisse Abneigung gegen die Einrichtung neuer Dampfer mit Ölfeuerung Platz zu greifen schien. Eine große holländische Reederei hat demzufolge ihre im Bau befindlichen Schiffe und sogar die bereits mit Ölheizung versehenen großen Post- und Frachtdampfer wieder auf Kohlenheizung umbauen lassen [1]). — Doch nicht allein wirtschaftliche Gesichtspunkte sind es,

[1]) Vgl. P. Stubmann in „Weltwirtschaftliches Archiv", 17. Bd. 1921/22, S. 132 und 321 ff.

die für die Wahl des Betriebsstoffes maßgebend sind, sondern zweifelsohne spielen speziell in diesem Falle in nicht geringem Maße auch wirtschaftspolitische Gründe mit herein. Fast sämtliche Erdölvorkommen der Welt sind z. Zt. in amerikanischem oder englischem Besitz. Würde also ein Staat wie z. B. Deutschland, der keine eigenen Erdölquellen von Bedeutung sein Eigen nennen kann, eine zum größten Teil nur mit Ölfeuerung ausgerüstete Flotte besitzen, so könnte sich dies im Falle eines kriegerischen Konflikts außerordentlich tragisch für das betreffende Land auswirken. Es ist deshalb nicht sehr wahrscheinlich, daß sich dem Öl, selbst bei günstigsten Preisverhältnissen sozusagen „unbegrenzte" Entwicklungsmöglichkeiten in der Schiffahrt bieten. — Abschließend kann man zu dieser Frage sagen, daß heute, nachdem 29,4 Mill. B.R.T. oder ca. 43 % der Welthandelstonnage vom Öl abhängig sind, der Vorsprung der Kohle nur noch ein geringer ist, und die Entthronung letzterer durch das Öl wohl in absehbarer Zeit zu erwarten ist. —

Die Entwicklung der Segelschiffahrt in neuer und neuester Zeit hat sich in ihrem Wesen wenig geändert. Die Richtung, die dieser Entwicklung schon lange vor dem Krieg das Gepräge gab, ist geblieben; nur ihre Intensität war im Lauf der Jahre gewissen Schwankungen unterworfen. Der Siegeslauf der Technik hat diesem ehrwürdigen Schiffstyp, der Jahrtausende hindurch die Meere beherrschte, den Todesstoß versetzt. Wenn es seinen Konkurrenten, dem Dampf- und Motorschiff auch nicht gelang, das Segelschiff ganz und gar von der Bildfläche verschwinden zu lassen, so tritt doch die Segelschifftonnage heute zahlenmäßig und praktisch als wesentlicher mitbestimmender Faktor der Weltflotte nicht mehr in Erscheinung. Im Jahr 1931 wiesen die amtlichen Statistiken 2392 Segler mit 1,41 Mill. B.R.T. aus, also noch ganze 2 % der Welthandelsflotte; im Jahr 1913 dagegen noch 6694 Schiffe mit 3,89 Mill. B.R.T. d. h. ca. 8,3 % der Welttonnage (vgl. Tab. 1 u. Abb. 2). Während sich also die Interessensphären der Dampf- und Motorschiffahrt von Jahr zu Jahr mächtig erweiterten, schrumpfte das Tätigkeitsgebiet der Segelschiffahrt immer mehr auf die wenigen Bereiche, in denen es noch wirtschaftlich zu arbeiten vermag, zusammen, und es ist mehr als zweifelhaft, ob es ihr möglich ist, sich auch nur auf einem gewissen Minimalstand zu halten, denn die Abwärtsbewegung kam bis jetzt noch nicht zum Stillstand, sondern setzt sich selbst bis in die jüngste Zeit unentwegt fort. Daß sich während des Krieges der Segelschiffbestand auf einer verhältnismäßig konstanten Höhe hielt, ist verständlich; denn diese Schiffe hatten damals in erster Linie den Küstenverkehr außerhalb der Nordatlantischen Route zu bewältigen, da sie im Aktionsradius der U-Boote und Minenfelder infolge ihrer geringen Manöverierfähigkeit und Geschwindigkeit nicht gut verwendbar waren; über Kriegsverluste hatte die Segelschifftonnage deshalb nicht oder nur wenig zu klagen.

Zwar blieb auch im Segelschiffbau der Fortschritt der Technik nicht ohne Einfluß, vieles wurde verbessert, mancher Fehler ausgemerzt, aber all das vermochte nicht zu verhindern, daß die Dampf- und Motorschiffahrt ihren Siegeszug unentwegt fortsetzte. Das Prinzip des Segelantriebs gehört vergangenen Zeiten an. Es hat allerdings kurz nach dem Krieg eine Zeit gegeben, in der manche glaubten, daß sich dem Wind als Kraftquelle neue, bisher ungeahnte Möglichkeiten bieten werden, umwälzende Veränderungen in den Antriebsarten der Schiffe hervorzurufen. Den Gedanken, die Naturkraft des Windes — im Gegensatz zum Segelschiff — auf Grund eines aerodynamischen Effekts vermittels Rotoren zur Vorwärtsbewegung zu verwenden, machte sich bekanntlich der Er-

finder Flettner beim Bau des sog. „Rotorschiffs“ zu eigen. Doch auch um dieses Windkraftschiff ist es nach anfangs „sehr günstig verlaufenen Versuchen“ wieder recht still geworden.

Ein Schiffstyp, der sich zwar von den bisher betrachteten Schiffsarten nicht durch seine Antriebsart unterscheidet, sondern sich aus diesen für ganz bestimmte Verwendungszwecke herauskristallisiert hat, soll hier noch kurz gestreift werden, nämlich die sog. „Spezialschiffe“. Gerade die Tankschifflotte vermochte durch ihre Entwicklung nach dem Krieg das Verkehrsbild in besonderem Maß zu beeinflussen.

Tabelle 8:

Entwicklung der Tankschifflotte der Welt (1914—31).

Tankdampfer von 1000 B.R.T. und darüber.

(Zusammengestellt nach Lloyds Register. Angaben in 1000 B. R. T.)

Jahr	1914	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
Zahl	—	939	1006	1050	1167	1236	1308	1439
Tonnage	1479	5177	5598	5847	6544	6988	7536	8550

Die Tankfrachtdampfer, die im internationalen Frachtgeschäft eine Klasse für sich bilden und deshalb auch in ihrer Entwicklung verhältnismäßig unabhängig von der übrigen Weltschiffahrt sind, spielen heute in der Welthandelsflotte immerhin eine ganz beachtenswerte Rolle. Im Jahr 1931 zählte diese Gruppe nicht weniger als 1439 Schiffe über 1000 Tonnen mit 8,55 Mill. B.R.T. (vgl. Tab. 8) und vereinigte damit ca. 12 % der Welttonnage auf sich, wogegen man im Jahr 1914 erst 1,48 Mill. B.RT. dieser Gattung zählte. Insbesondere in den letzten Jahren ging das Anwachsen der Tankschifftonnage beträchtlich über das durchschnittliche Maß hinaus. Dies hatte seinen Grund in der erhöhten Nachfrage nach Tankschiffraum an den verschiedenen Ölmärkten der Welt, was wiederum bedingt wurde durch die starke Bedarfssteigerung Europas an Mineralölen für Autoverkehr, Heiz- und Antriebszwecke. Allein der Ölbedarf für die Seeschiffe ist heute um ein Vielfaches größer als im Jahr 1914. Ein anderer Grund für die fast unnatürlich scheinende Steigerung der Tankschifftonnage dürfte in der kürzeren Lebenszeit dieser Schiffsart zu suchen sein. Die bei solchen Schiffen auftretenden Korrosionserscheinungen drücken nämlich die durchschnittliche Lebensdauer derselben nach Ansichten der Fachleute auf ca. 14—16 Jahre herunter[1]). Trotz der dadurch bedingten starken Amortisation arbeitet die Tankschifflotte auch heute noch infolge der relativ günstigen Frachtraten verhältnismäßig wirtschaftlich im Vergleich zu den andern Zweigen der Seeschiffahrt, wo von einer Rentabilität schon längst kaum mehr die Rede sein kann.

2) Die Antriebsarten der Schiffe im Südatlantikverkehr.

Obwohl es infolge mangelhafter Statistiken bis heute nicht möglich ist, das Stärkeverhältnis der verschiedenen Schiffsarten, speziell in der Südatlantikfahrt, sowie deren Veränderungen in den letzten Jahren zahlenmäßig genau zu erfassen, so soll im folgenden trotzdem versucht werden, darzulegen, inwieweit diese Wandlungen in der Antriebsart der Schiffe auch auf den Südatlantischen Routen Eingang gefunden haben.

[1]) Vgl. Schütt im „Wirtschaftsdienst“, Hamburg, 1930, Jahrgang 15/2, S. 1308.

Da, wie schon gesagt, das Motorschiff und das mit Öl befeuerte Dampfschiff einen bedeutend größeren Aktionsradius besitzt als der mit Kohlen geheizte Dampfer, so läge es verhältnismäßig nahe, diese Typen besonders auf den großen Überseerouten, also beispielsweise denen des Südatlantik, einzusetzen. Für die Linien, die nach den Häfen Mittelamerikas und insbesondere Mexikos führen, trifft diese Vermutung auch schon in weitgehendem Maße zu. Was die Einführung jener Schiffsart in diesen Gewässern noch wesentlich erleichterte, war das natürliche Vorkommen des Betriebsstoffes in den betreffenden Küstenländern; denn es ist noch nicht allzu lange her, daß z. B. in Venezuela und Kolumbien mächtige Erdöllager erbohrt wurden, was naturgemäß als nächstes die Schaffung einer umfangreichen Tankflotte und die Errichtung von Ölbunkerstationen zur Folge hatte. Wenn in der Europa-Südamerika-Fahrt das ölbefeuerte Schiff dem Kohlendampfer gegenüber noch nicht so sehr im Vorteil ist, so hat dies seinen Grund vor allem darin, daß die Preisverhältnisse für das Öl in den südamerikanischen Häfen außerordentlich ungünstig liegen. Der Vorteil, daß das Öl verbrennende Schiff über einen größeren Laderaum verfügt, wird dadurch oft illusorisch, daß das Ladegutangebot auf der Heimreise oft sehr unregelmäßig ist und nur stoßweise auftritt, z. B. in der La Plata-Fahrt zur Zeit der Ernte. Dies gilt besonders für das sog. „reine Frachtschiff". Für das „kombinierte Fahrgastfrachtschiff" liegen die Verhältnisse schon wesentlich günstiger, weshalb z. B. auch die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft daranging, für den Südamerika-Dienst diese Art von Schiffen zu verwenden.

Aber auch die Afrikanische Seite des Südatlantik wird noch nicht in dem Maß von Motorschiffen befahren, wie anzunehmen wäre und deren Bedeutung entsprechen würde. Es liegt dies wohl in erster Linie daran, daß für diesen Dienst meist Schiffe älteren Datums, also vorwiegend Dampfschiffe verwendet werden; auch sind die Ölbunkerstationen an diesen Küsten noch nicht ausreichend genug, um eine einwandfreie Versorgung der Schiffahrt zu gewährleisten, woran wiederum, wenigstens bis zu einem gewissen Grad, die Tatsache schuld ist, daß Afrika keine bedeutenden Erdölvorkommen besitzt. Allerdings wäre es nicht zuletzt auch aus hygienischen und gesundheitlichen Gründen im Interesse der Bedienungsmannschaften wünschenswert, wenn gerade in diesen tropischen Gegenden das Motorschiff ebenfalls möglichst bald die Stelle des Dampfers übernehmen würde. Trotzdem kann man mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß der weiteren Ausdehnung des Öls als Betriebsstoff und speziell der Motorschiffahrt auf dem Südatlantik keine Hindernisse von Bedeutung im Wege stehen, und man kann wohl deshalb diesem Schiffstyp schon für eine nicht allzuferne Zukunft eine beherrschende Stellung auf diesem Ozean voraussagen, zumal ja sowohl die Mittel- und Südamerikanische, als auch die Westafrikanische Küste arm an ausbaufähigen Kohlenlagern ist, von dieser Seite her also keine Konkurrenz zu fürchten ist.

Analog mit dem zahlenmäßen Rückgang der Segelschifflotte der Welt hat auch die Segelschiffahrt auf dem Südatlantischen Ozean von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung verloren. Vor allem durch die Eröffnung des Panamalkanals hat eine der wichtigsten Segelrouten des Südatlantiks, diejenige um das Kap Hoorn nach der Westküste Südamerikas, sehr an Wichtigkeit eingebüßt. Auch dadurch, daß sich während des Krieges Deutschland als einer der größten Abnehmer des Chilesalpeters durch die Gewinnung von Stickstoff aus der Luft von jenem Erzeugnis unabhängig machte, erlitt der Anteil der den Südatlantik befahrenden

Segler einen merklichen Rückgang. Der wesentlichste Grund des Aussterbens dieses Schiffstyps liegt jedoch auch hier wie auf den übrigen Ozeanen in der technischen Unvollkommenheit und geringen Wirtschaftlichkeit den andern Schiffsarten gegenüber.

Zusammenfassend ergibt die Untersuchung, daß in ganz besonderem Maße das Motorschiff und das mit Öl geheizte Dampfschiff eine Aktivität entfalteten, wie sie kaum jemand erwartet hätte, und daß es in erster Linie die Momente der Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit waren, die dieser Entwicklung Richtung und Wege wiesen.

b) Die Handelsflotten der wichtigsten, den Südatlantik befahrenden Nationen und deren Veränderungen.

α) Die Handelsflotten der außerhalb des Randgebiets des Südatlantik liegenden Nationen.

Wurden im Vorhergehenden die Veränderungen der Schiffsarten sozusagen in qualitativer und quantitativer Hinsicht einer Betrachtung unterzogen, so interessiert nunmehr vor allem, inwieweit die bedeutendsten seefahrenden Nationen in der Kriegs- und Nachkriegszeit Änderungen in ihren Flotten zu verzeichnen haben. Die Wandlungen, die sich hier sowohl hinsichtlich des Tonnagebestandes als auch in Bezug auf den seitherigen Wirkungskreis ergeben haben, sind teilweise ganz bedeutend und haben selbstverständlich auch das Verkehrsbild des Südatlantik entsprechend beeinflußt. Eine eingehende Behandlung dieses umfassenden Fragenkomplexes ist im Rahmen vorliegender Arbeit jedoch nicht möglich. Nur die Flotten der wichtigsten Staaten, die an der Seeschiffahrt im Südatlantik interessiert sind, resp. waren, sollen erwähnt und auch dabei nur die wesentlichsten Veränderungen herausgehoben und skizziert werden.

Die britische Handelsflotte, die im Jahr 1913 einen Tonnagebestand von etwas über 20 Mill. B.R.T. aufwies, stand bekanntlich vor dem Krieg an erster Stelle unter den Seemächten der Welt, deren Schiffe die Gewässer des Südatlantik befuhren. 1931 verfügte Großbritannien einschließlich seiner Kolonien über 23,4 Mill. B.R.T. Schiffsraum, eine Zahl, die sich also praktisch nicht allzusehr von der des Jahres 1913 unterscheidet (vgl. Tab. 9 und Abb. 3). Auf jeden Fall ist festzustellen, daß sich die Handelsflotte Englands nicht in dem sonst üblichen Nachkriegstempo weiter entwickelt hat, sondern nach dem Krieg stagnierte, denn die Zunahme des Schiffsbestandes seit 1913 beträgt kaum 15 %. Die Gründe für diesen — man darf wohl sagen — Stillstand, sind mancherlei Art und werden wohl weniger in einer Rückständigkeit der führenden englischen Schiffahrtskreise zu suchen sein, als vielmehr in der gesunden Voraussicht, daß die Verhältnisse in der Schiffahrt bei einer derart übersteigerten Entwicklung, wie sie sich teilweise in den andern Staaten vollzogen hat, unweigerlich zu einer schweren Krisis führen mußten. Vor allem darf auch nicht unerwähnt bleiben, daß die amerikanische Tonnage, mit der unmittelbar nach dem Krieg der Schiffsmarkt überschwemmt wurde, eine scharfe Konkurrenz für die englischen Reeder bildete und eine hemmende Wirkung dem britischen Schiffbau gegenüber ausübte. Die englische Schiffbauindustrie hatte deshalb auch in der Nachkriegszeit schwer zu kämpfen, obwohl — auch hier im Gegensatz zu den andern Nationen — Neu-

bauten und Vergrößerungen der Werftanlagen gegenüber der Vorkriegszeit nicht oder kaum stattfanden. Erstens deckte die Einverleibung des größten und wertvollsten Teils der deutschen Flotte den laufenden Bedarf auf längere Sicht, und zweitens versetzte der Verlust einer Menge Auslandsaufträge von Ländern, die früher zu den besten Kunden der britischen Werften zählten, der englischen Schiffbauindustrie einen ganz empfindlichen Schlag. — Es ist nun leicht verständlich, daß Großbritanniens Flotte gerade im Verkehr mit den Gebieten Mittelamerikas, Westindiens und Südamerikas durch die Erweiterung der Interessen der Vereinigten Staaten daselbst stark ins Hintertreffen geriet. Letztere hatten sich nämlich während des Krieges nicht nur in diesen Ländern und speziell im Bereich des amerikanischen Mittelmeeres selbst eine starke wirtschaftliche Position verschafft, sondern gingen auch mit aller Energie daran, die Verfrachtung der ansehnlichen Gütermengen der betreffenden Produktionsgebiete in die Hände zu bekommen. Besonders in der Westindien-Fahrt hat England seit dem Krieg eine starke Einbuße erlitten und viel von seiner früheren Bedeutung verloren. Der Zweck des Krieges sollte sein, die drohende deutsche Konkurrenz abzuschütteln; dieses Ziel wurde zwar bis zu einem gewissen Grad erreicht, der Erfolg jedoch mußte teuer bezahlt werden, da in jenen Jahren dem britischen Weltreich und insbesondere seiner Schiffahrt ein neuer, weit gefährlicherer Partner erstand, die Vereinigten Staaten von Amerika.

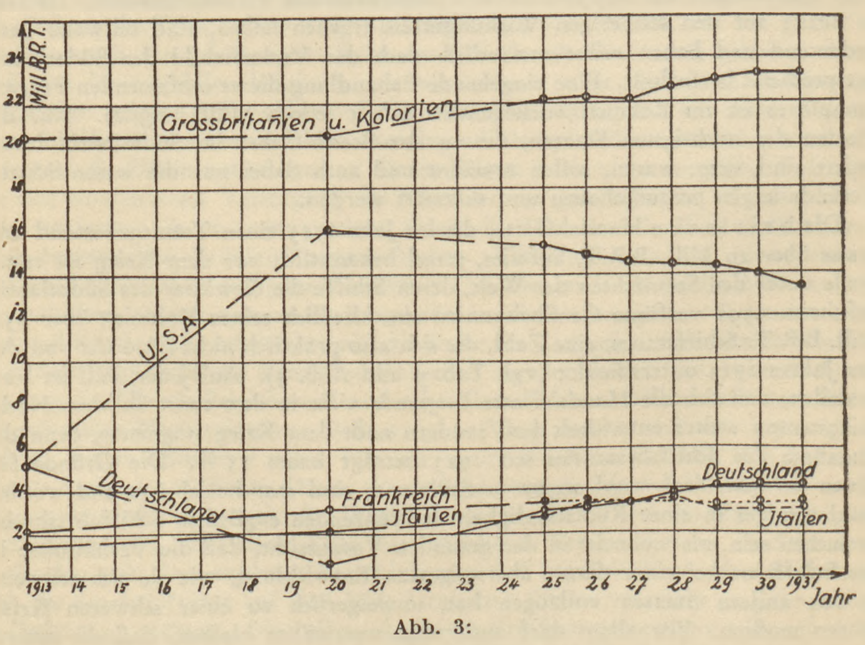


Abb. 3:

Entwicklung der Handelsflotten der wichtigsten am Südatlantik-Verkehr beteiligten Nationen.

Die interessanteste Entwicklung aller internationalen Flotten seit Kriegsbeginn zeigt ohne Zweifel der Ausbau der amerikanischen Handelsflotte.

Tabelle 9:

Tonnagebestand der wichtigsten den Südatlantik befahrenden Nationen.

(Zusammengestellt nach Lloyds Register. Angaben in Mill. B. R. T.)

	Großbritannien und Kolonien	U. S. A.	Deutschland	Frankreich	Italien
1913	20,43	5,43	5,08	2,20	1,52
1920	20,58	16,05	0,67	3,25	2,24
1925	22,22	15,38	3,07	3,51	3,03
1926	22,27	14,88	3,11	3,49	3,24
1927	42,17	14,67	3,36	3,47	3,48
1928	22,78	14,63	3,77	3,34	3,43
1929	23,12	14,48	4,09	3,38	3,29
1930	23,38	14,05	4,23	3,53	3,33
1931	23,38	13,64	4,25	3,57	3,34

Im Jahr 1913 zählte die U.S.A.-Flotte noch kaum 5,5 Mill. B.R.T. gegen 13,6 Mill. im Jahr 1931 und sogar 17 Mill. im Jahr 1921 (vgl. Tab. 9 und Abb. 3). Diese Bewegung weicht so sehr von der Entwicklungskurve der übrigen Schiffahrt treibenden Nationen ab, daß es wohl der Mühe wert ist, hier genauer nach Grund und Ursache zu forschen. Als Hauptlieferant der Gegner der Mittelmächte hatten die Vereinigten Staaten besonders in den letzten Kriegsjahren, als die Schiffsbestände der Entente durch den U-Bootkrieg schon reichlich dezimiert waren, einen verhältnismäßig großen Bedarf an Tonnage. Diese Tatsache, vielleicht auch der Wunsch, der Union die schon längst ersehnte führende Stellung in der Weltschiffahrt zu geben, veranlaßten die Regierung, zuerst Werften und dann Schiffe in großem Ausmaße zu „fabrizieren", denn sowohl bei Errichtung der Werften als auch bei der serienmäßigen Herstellung von Holzschiffen waren qualitative Gesichtspunkte erst in zweiter Linie maßgebend. So ist es auch begreiflich, daß der Aufschwung der amerikanischen Schiffsindustrie eine Scheinblüte war, wie sie schlimmer nicht gedacht werden kann. Obwohl in den ersten Nachkriegsjahren die amerikanische Regierung verzweifelte Anstrengungen machte, die ihrer wirtschaftlichen Macht entsprechende Handelsflotte zu halten und weiter auszubauen, so zeigte sich doch bald, daß diese Bemühungen fehlschlagen mußten, da die U.S.A.-Schiffahrt wie auch schon vor dem Krieg unrentabel arbeitete. So kam es, daß der Abbau der Werften im gleichen Tempo erfolgte wie der Aufbau. 1919 waren z. B. noch ca. 344 000 Arbeiter in der Schiffbauindustrie beschäftigt, 1923 nur noch 52 000 (15, S. 215). Seit Kriegsende wurden nicht nur kaum noch neue Schiffe gebaut, sondern auch der absolute Bestand ging konstant und zwar nicht unwesentlich zurück. — Nicht unerwähnt sollen hier noch einige Eigentümlichkeiten in der Zusammensetzung der U.S.A.-Flotte bleiben. Vor allem verdient Beachtung, daß die Vereinigten Staaten auch heute noch wie vor dem Krieg absolut und relativ betrachtet mit 1,13 Mill. N.R.T. 1913, bzw. 750 000 B.R.T. im Jahr 1931 den größten Anteil an der Segelschifftonnage der Welt besitzen [1]). Auch liegt der Anteil der mit Öl befeuerten Schiffe an der Gesamttonnage der Dampf- und Motorschiffe mit ca. 65 % beträchtlich über dem sonstigen Durchschnitt. Man sieht, der Werdegang der amerikanischen Flotte weicht in dieser

[1]) Die Segelschifftonnage wurde in Lloyd's Register vor dem Krieg in Netto-Register-Tonnen, nach dem Krieg, wie bei den andern Schiffsarten in Brutto-Register-Tonnen ausgewiesen.

und jener Beziehung mehr oder weniger stark von der üblichen Nachkriegsentwicklung der anderen bedeutenden Handelsflotten der Welt ab.

Durch die Vergrößerung der Handelsflotte erweiterte sich naturgemäß auch das Interessengebiet der amerikanischen Schiffahrt im Südatlantischen Ozean. Sein Hauptaugenmerk richtete U.S.A. dabei nach den Westindischen Inselgruppen und dem nördlichen Südamerika, durchweg Gebiete, die wirtschaftlich noch wenig erschlossen und deshalb der amerikanischen Initiative und dem amerikanischen Kapital ein reiches Feld boten. Aber nicht nur in den Häfen Westindiens sowie der Mittel- und Südamerikanischen Staaten sah man überall während und nach dem Krieg die Flagge der Union in verstärktem Maße auftauchen; selbst nach dem afrikanischen Festland streckten die amerikanischen Gesellschaften ihre Fühler aus, errichteten neue Schiffahrtslinien und haben dort auch teilweise schon sehr fest Fuß gefaßt (vgl. hiezu Teil II der Untersuchung).

Bei der Untersuchung der Flotten der wichtigsten, den Südatlantik befahrenden Nationen darf selbstverständlich auch die deutsche Handelsflotte nicht vergessen werden. Hatte sich Deutschlands Flotte vor dem Krieg mit über 5 Mill. B.R.T. an die zweite Stelle unter den Seemächten emporgeschwungen, so mußte sie erleben, wie ihr Bestand nach Kriegsschluß auf einen Bruchteil dieser Tonnage zusammenschrumpfte (vgl. Tab. 9 und Abb. 3). Doch dem unermüdlichen und zähen Wiederaufbauwillen der deutschen Reeder ist es zu verdanken, daß wir bereits nach 12 Jahren harter Arbeit, also im Jahr 1931, wieder einen Schiffsbestand hatten, der bei 4,25 Mill. B.R.T. zahlenmäßig mit dem Japans an dritter, bzw. vierter Stelle rivalisierte, bei Berücksichtigung der Qualität des Schiffsmaterials aber unbedingt auf den dritten Platz Anspruch hat. Bemerkenswert ist, daß die Kurve der Entwicklung gerade umgekehrt verläuft wie beispielsweise die der eben besprochenen Handelsflotte der Union. Während letztere unmittelbar nach dem Krieg auf dem Höchststand angelangt war und sich seither nach unten bewegte, wies die Tendenz der deutschen zu dieser Zeit bereits wieder stark nach oben. Besonders beachtenswert ist dabei noch die Tatsache, daß der jährliche Zuwachs selbst bis in die letzten Jahre verhältnismäßig stark war. Ein weiteres Merkmal, worin sich die deutsche Handelsflotte der Nachkriegszeit von denen der übrigen Mächte in vorteilhafter Weise unterscheidet, ist, wie schon oben bemerkt, der qualitativ hohe Stand derselben; denn der weitaus größte Teil der Schiffe hat ein Alter von weniger als 10 Jahren, ein nicht zu unterschätzender Vorzug in dem immer heftiger entbrennenden Konkurrenzkampf der internationalen Reedereien.

Für die deutschen Schiffahrtsgesellschaften war es natürlich unendlich schwer, nach Kriegsende die geschäftlichen Beziehungen mit ehemals feindlichen bzw. neutralen Staaten im Bereich des Südatlantischen Ozeans wieder aufzunehmen. Nicht nur in den geraubten Kolonien, sondern auch in den Häfen der selbständigen Staaten, wie z. B. Argentinien und Brasilien, wo durch die Deutschenhetze der Feinde außerordentlich viel Schaden angerichtet wurde, wieder Eingang zu finden, kostete der deutschen Flagge viel Mühe und Arbeit. Es kann deshalb mit besonderer Genugtuung hier festgestellt werden, daß die deutschen Farben auf fast allen Routen im Bereich des Südatlantik, speziell aber auf der bedeutendsten, der südamerikanischen Schiffahrtsstraße, im Lauf der Nachkriegsjahre ihre ehemalige Stärke wieder erreichen konnte[1]). Ebenso kann man sagen, daß sich

[1]) Vgl. hiezu Teil II und III der Untersuchung.

Deutschlands Schiffe in den Häfen der Küstenländer des Südatlantischen Ozeans ihre alte Geltung zurückerobert haben, getreu der Tradition der Hanseaten, unserer Handelsflotte wieder die Stellung zu verschaffen, die sie einst genießen durfte und auch heute wieder mit Fug und Recht verdient.

Die Entwicklung der französischen Schiffahrt im letzten Jahrzehnt ist in gewissem Sinne derjenigen der U.S.A.-Flotte ähnlich. Auch hier herrschte nach dem Krieg noch eine zeitlang eine außerordentlich rege Bautätigkeit, obwohl der Bestand der französischen Handelsflotte durch Einverleibung deutscher Schiffe nicht unwesentlich verstärkt worden war. Doch schon 1922 hatte der Schiffsbestand mit 3,8 Mill. B.R.T. einen Höchststand erreicht und schlug von da ab bis zum Jahr 1929 eine rückläufige Bewegung ein, die allerdings keine solch krassen Formen annahm, wie die der Vereinsstaatlichen Flotte (vgl. Tab. 9 und Abb. 3). In den letzten Jahren erhöhte sich der Bestand dann wieder um ca. 200 000 Tonnen. Charakteristisch hiebei ist, daß bei der geringen Unternehmungslust der Privatreeder der subventionsfreudige französische Staat der treibende Faktor war, der den weiteren Ausbau der Handelsflotte warm befürwortete. Der Grund für diese Maßnahme dürfte vor allem in dem vermehrten Außenhandel Frankreichs seit Kriegsende zu suchen sein.

Nicht zuletzt aber trachtete auch Frankreich mit aller Energie darnach, durch Verstärkung und Erweiterung des Schiffsverkehrs nicht nur die Verbindung mit seinen alten Kolonien zu festigen, sondern darüber hinaus lag ihm sehr viel daran, die ehemals deutschen Kolonien Westafrikas, die unter französisches Mandat kamen, durch weitmöglichste Übernahme des Seeverkehrs von und nach den betreffenden Hafenplätzen in eigene Regie, auch in dieser Hinsicht immer mehr vom Mutterlande loszutrennen. Neben dieser westafrikanischen Schiffahrtsstraße, die nach dem Krieg außerordentlich intensiv von der französischen Schiffahrt befahren wurde, ist vor allem noch der Verkehr mit den Südamerikanischen Staaten zu nennen, der gegenüber der Vorkriegszeit eine wesentliche Stärkung erfahren hatte (vgl. hiezu Teil II und III).

Als letzte der bedeutenden europäischen Handelsflotten, die an der Schiffahrt im Südatlantik in besonderem Maße interessiert sind, soll die Flotte Italiens genannt werden (vgl. Tab. 9 und Abb. 3). Der Schiffspark dieses Landes steht heute mit ca. 3,3 Mill. B.R.T. gegen nur 1,5 Mill. B.R.T. im Jahr 1913 auch in qualitativer Hinsicht dem der meisten europäischen Nationen nicht nach. Dieser starke Zuwachs an Tonnage ist nicht zum wenigsten darauf zurückzuführen, daß auf Grund des Friedensvertrages fast die gesamte ehemalige österreichische Handelsflotte und ebenso ein Teil der deutschen dem Flottenbestand Italiens einverleibt wurde. Außerdem gingen aber auch die italienischen Reedereien, die durch staatliche Zuschüsse außerordentlich stark unterstützt wurden, daran, ihren Schiffspark teils durch Eigenbauten, teils durch Ankäufe weiter zu vergrößern und zu verbessern. Besonders bemerkenswert für die Entwicklung der italienischen Schiffahrt ist das Indienststellen großer und größter Motorschiffe, die in den letzten Jahren auf ausländischen Werften in Bau gegeben wurden.

Wenn das eigentliche Tätigkeitsgebiet der italienischen Handelsflotte zweifellos auch heute noch im Verkehr mit den Mittelmeergebieten liegt, so muß doch festgestellt werden, daß dieser Staat entsprechend seiner politischen und wirtschaftlichen Umstellung heute weltwirtschaftlich und damit auch an der internationalen Seeschiffahrt interessiert ist. Dies kommt sehr deutlich darin zum

Ausdruck, daß neben der südamerikanischen Route, die vor dem Krieg für die italienische Überseeschiffahrt innerhalb des Südatlantik allein von Bedeutung war, auch andere Routen, z. B. die westafrikanische immer stärker von italienischen Schiffen befahren werden. Trotzdem ist natürlich auch jetzt noch der Verkehr mit den lateinamerikanischen Staaten für Italiens Schiffahrt im Bereich des Südatlantik von überragender Bedeutung. Dafür spricht überdies die Tatsache, daß eben jene großen und modernen Schiffe, von denen oben die Rede war, neuerdings auch für den Südamerika-Dienst Verwendung finden, bzw. noch finden werden (vgl. hiezu Teil II und III).

Ein zusammenfassender Vergleich der wichtigsten Handelsflotten der Welt, die am Südatlantikverkehr maßgebend beteiligt sind, weist vor allem auf die völlig aus dem Rahmen fallende Entwicklung der vereinsstaatlichen Flotte hin. Außerdem ist beachtenswert die geringe Bestandszunahme der größten Handelsflotte der Welt, der britischen, die Wiedererstarkung und vor allem die Krisenfestigkeit der deutschen Seeschiffahrt, während die Aufwärtsbewegung der französischen und italienischen Handelsflotte bereits in den letzten Jahren zum Stillstand kam. Dabei muß jedoch betont werden, daß letztere heute derjenigen Frankreichs quantitativ gleich, qualitativ sogar wahrscheinlich überlegen ist, trotz aller Bemühungen des französischen Staates, die private Schiffahrt in jeder Hinsicht zu unterstützen. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang ferner noch die Stärkung des amerikanischen Einflusses im Verkehrsgebiet des Südatlantik gegenüber der Vorkriegszeit, sowie desjenigen Frankreichs speziell im Verkehr mit den afrikanischen Kolonien (vgl. hiezu Teil II).

β) Die Handelsflotten der Küstenländer des Südatlantik.

Unter den Küstenländern, die das gewaltige Gebiet des Südatlantischen Ozeans begrenzen, finden sich nur zwei Staaten an der Ostküste Südamerikas, die eine eigene Handelsflotte besitzen, deren Erwähnung immerhin notwendig erscheint: Brasilien und Argentinien. Obwohl die Schiffe dieser Länder im Überseeverkehr in keinem oder nur verschwindend kleinem Maße hervortreten, sondern neben der Binnenschiffahrt lediglich dem Küstenverkehr dienen, soll doch eine kurze Untersuchung über Aufbau und Entwicklung der Flotten dieser beiden Lateinamerikanischen Staaten seit dem Weltkrieg angestellt werden.

Tabelle 10:

Zahl der Schiffe und Tonnage der brasilianischen Handelsflotte.

(Entnommen aus Lloyds Register. Angaben in 1000 B. R. T.)

Jahr	Dampf- und Motorschiffe		Segelschiffe		zusammen	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
1913	402	313,4	57	16,2	459	329,6
1920	348	475,2	52	22,6	400	497,8
1925	330	447,5	44	18,1	374	465,6
1926	338	464,5	43	17,1	381	482,3
1927	332	507,7	44	17,7	376	525,4
1928	344	542,1	44	17,4	388	559,5
1929	350	545,7	41	14,9	391	560,7
1930	346	543,6	42	15,2	388	558,8
1931	297	493,9	14	4,8	311	498,8

Die Flotte Brasiliens, die bis zum Jahr 1920 ein Staatsunternehmen war, ist heute zum größten Teil im Besitz einer Aktiengesellschaft, des „Lloyd Brasileiro“, der weitaus bedeutendsten brasilianischen Schiffahrtsgesellschaft, die neben der Küstenschiffahrt auch noch eine Reihe von Überseelinien unterhält. 1931 zählte die Handelsflotte Brasiliens 311 Schiffe über 1000 B.R.T. mit ca. 500 000 B.R.T. gegen 459 Schiffe mit rd. 330 000 Tonnen im Jahr 1913 (vgl. Tab. 10). 1920 war der Tonnagebestand übrigens bereits ungefähr derselbe wie 1931; die Zahl der Schiffe betrug damals 400. Erwähnung verdient hierbei, daß die Tonnage der Segelschiffe seit 1920 auf ca. 20% des ursprünglichen Wertes zusammenschrumpfte.

Die ungeheuren Entfernungen im Küstenverkehr — Küstenlänge ca. 8000 km — bedingen oft andere als europäische Lösungen und stellen auch wesentlich andere Ansprüche an das Schiffsmaterial, als man es in Europa gewohnt ist. Der Schiffspark, dem auch eine Anzahl beschlagnahmter deutscher Schiffe einverleibt wurde, besteht deshalb, den dortigen Bedürfnissen Rechnung tragend, im allgemeinen aus Fahrgastdampfern, die aber auch noch mehr oder weniger große Gütermengen mitzuführen vermögen. — Infolge des Fehlens der wichtigsten Rohmaterialien, vor allem der Kohle, für den Schiffbau in Brasilien ist naturgemäß auch die Entwicklung der Schiffbauindustrie seit dem Krieg eher zurück- als vorwärtsgegangen. Für den Bau von Seeschiffen ist eigentlich nur 1 Werft vorhanden, die „Companhia Navigation de Costeira“ in Rio de Janeiro. Die andern sog. „Werften“ dienen meist nur dazu, um kleine Küsten- und Flußdampfer, sowie Bagger etc. zu reparieren und instand zu halten. Da der Regierung viel daran lag, daß die nationale Schiffahrt nicht ganz zum Erliegen kam, so verfügte sie durch ein Gesetz, daß die Küstenschiffahrt nur von Reedereien bzw. Schiffen mit brasilianischer Mannschaft und ohne fremdes Kapital betrieben werden dürfe. Obwohl diese Maßnahme die einheimischen Schiffahrtskreise beim Wiedereinsetzen des Konkurrenzkampfes nach dem Krieg vielleicht vor dem drohenden Zusammenbruch rettete, ist andererseits auch nicht festzustellen, daß sich Brasiliens Flotte in qualitativer und quantitativer Hinsicht so sehr gehoben hätte, wie es dank dieser monopolartigen Stellung und dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung des Landes zu erwarten gewesen wäre.

Tabelle 11:

Zahl der Schiffe und Tonnage der argentinischen Handelsflotte.

(Entnommen aus Lloyds Register. Angaben in 1000 B.R.T.)

Jahr	Dampf- und Motorschiffe		Segelschiffe		zusammen	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
1913	236	180,6	72	34,3	308	214,8
1920	150	130,1	48	19,9	198	150,0
1925	192	202,7	34	20,0	226	222,7
1926	209	215,6	33	19,2	242	234,8
1927	228	237,6	39	24,7	267	262,3
1928	252	264,9	40	22,7	292	287,6
1929	273	274,7	38	21,5	311	296,2
1930	292	297,6	43	25,4	335	323,0
1931	299	303,3	41	24,6	340	327,9

Die Entwicklung der argentinischen Schiffahrt bewegte sich seit dem Krieg im Wesentlichen in ähnlichen Bahnen wie die seines Nachbarlandes Brasi-

lien, nur mit dem Unterschied, daß die Regierung Argentiniens auch heute noch einen beträchtlichen Teil der Handelsflotte, nämlich ca. 67 000 B.R.T. bei einem Gesamtbestand von 330 000 B.R.T. in eigener Regie hat [1]). Während sich innerhalb der brasilianischen Handelsflotte der Anteil der Segelschiffe in einem ähnlichen Verhältnis vermindert hat wie bei den meisten seefahrenden Nationen, macht Argentinien hierin eine Ausnahme; der Bestand an Segelschiffen betrug nämlich 1931 noch 41 Schiffe mit ca. 25 000 Tonnen gegen 34 000 Tonnen im Jahr 1913 und nur 20 000 Tonnen im Jahr 1920 (vgl. Tab. 11). Diese Tatsache ist zwar absolut gesehen sehr unwesentlich, zeigt aber doch, daß das Segelschiff in diesen Gewässern immer noch eine gewisse Berechtigung hat. Im allgemeinen kann man sagen, daß der Krieg mit seinen Folgen keine wesentlichen Veränderungen sowohl im Schiffspark selbst als auch in der Schiffsbauindustrie Argentiniens hervorgerufen hat. Das Schiffsmaterial scheint qualitativ heute auf keiner allzuhohen Stufe mehr zu stehen, im Gegensatz zu den Werftanlagen des Landes, die sich anscheinend in einem verhältnismäßig guten Zustand befinden, insbesondere die Staatswerft in Buenos Aires. Aber auch diese dienen weniger zur Beschaffung von Neubauten, als vielmehr vor allem zur Ausbesserung des nationalen Schiffsparks. Die Schiffsneubauten wurden bis jetzt großen Teils — und das wird auch in Zukunft wohl zunächst so bleiben — vom Ausland bezogen, das nicht nur besser, sondern auch billiger liefern konnte; denn die Werftindustrie eines Landes, in dem Kohle, Eisen, sowie die ganze Hilfsindustrie fehlt, wird nie rentabel und konkurrenzfähig zu arbeiten vermögen.

Zusammenfassend darf man wohl sagen, daß in Argentinien und Brasilien die Entwicklung der Schiffahrt trotz zahlenmäßiger Steigerung der Tonnage bei weitem nicht Schritt zu halten vermochte mit der rasch aufblühenden Wirtschaft dieser beiden Staaten.

B) Die Veränderungen der Betriebsarten und ihre wichtigsten Ursachen.

Die internationale Seeschiffahrt zerfällt bekanntlich ihrem Wesen nach, roh gesehen, in zwei große Gruppen, die Linien- und die Trampschiffahrt [2]). Obwohl bis jetzt eine ganz genaue Definition dieser beiden Betriebsarten nicht feststeht, so kann man doch sagen, daß z. B. die örtliche und zeitliche Regelmäßigkeit im allgemeinen das charakteristische Merkmal der Linienschiffahrt ist; dadurch daß die Linienschiffahrt in erster Linie dem Stückgut- und Personenverkehr dient, hat der Linienreeder mit einer festen Kundschaft zu rechnen und muß versuchen, diese durch besonders gute Leistungen zu halten. Im Gegensatz zu den Liniendampfern gehen die Trampdampfer in freier Fahrt. Die zu besuchenden Häfen sind im allgemeinen im Voraus nicht festgelegt, sondern der Tramper kann alle Meere aufsuchen, um den geeigneten Markt zu finden; er hat sich also weitgehend nach Angebot und Nachfrage zu richten. Die Trampschifffahrt ist daher im Gegensatz zu dem starren System der Linienschiffahrt sehr viel „elastischer“ (9, S. 305). Die Frachten, die sich speziell für den Tramper eignen,

[1]) Vgl. Fairplay, London, 1928, S. 107. [2]) Vgl. Spangenberg, S. 29 ff.

sind in erster Linie Massengüter, wie Kohle, Getreide, Erze, Holz etc., die jeweils ca. 70—80 % der in der Trampschiffahrt bewegten Güter darstellen (16).

In welcher Weise hat sich nun das Verhältnis Trampschiffahrt zu Linienschiffahrt in den letzten zwei Jahrzehnten geändert? Geht man von der Tatsache aus, daß alle Schiffahrt ursprünglich Trampschiffahrt gewesen ist, daß die Reeder ursprünglich als Kaufleute mit ihren Schiffen fuhren und Ladung dort nahmen, wo sie solche bekommen konnten, und daß erst mit der Entwicklung eines stärkeren und regelmäßigeren Verkehrsbedürfnisses die Bindung an feste Fahrpläne und Routen erfolgte, dann könnte man sagen, daß der Prozeß der Verdrängung der Trampfahrt bereits lange vor dem Krieg eingesetzt hat; und dies, obwohl die Trampflotte der Welt damals immer noch zunahm, allerdings in relativ geringerem Maße als die der Linienschiffahrt [1]). — Wohl die einzige Untersuchung aus der Vorkriegszeit in dieser Richtung stammt von E. T. Chamberlain, dem Vorsitzenden der Transportabteilung des amerikanischen Handelsdepartements. Dieser stellte fest, daß unmittelbar vor dem Krieg ca. 60 % der gesamt-transozeanischen Schiffahrtsverbindungen Liniencharakter trugen und der Rest, also ca. 40 %, auf das Konto der Trampschiffahrt zu setzen waren. Diese Werte sollten Geltung haben, wenn man der Untersuchung die Zahl der Schiffe zu Grunde legt, berücksichtigt man jedoch die Tonnage, so ergab sich ein Verhältnis Linienschiffahrt : Trampschiffahrt wie 68 : 32. Besieht man die Sache gar unter dem Gesichtswinkel der Kapazität, d. h. nimmt man noch die Geschwindigkeit hinzu, so kommt Chamberlain für das Jahr 1913/14 zu einem Verhältnis 71 : 29.

Verfolgt man nun die Entwicklung des Verhältnisses dieser beiden Betriebsarten zueinander in der Nachkriegszeit, so ist auf jeden Fall festzustellen, daß der Anteil der Linienschiffahrt sich weiterhin vergrößern konnte. Man muß hier in Ermangelung neuerer Untersuchungen auf das Jahr 1929 zurückgreifen. Es ergibt sich dabei nach Chamberlain unter Zugrundelegung der Schiffszahl ein Verhältnis Linienschiffahrt : Trampschiffahrt wie 73 : 27, unter Berücksichtigung der Tonnage steigt der Anteil der Linienschiffahrt auf 79 %, nimmt man noch die Schiffsgeschwindigkeit mit herein, so erhöht sich dieser Satz auf 81 % (10, S. 2). Ob man diesem Ergebnis ohne Vorbehalt zustimmen darf, ist fraglich; u. E. scheint es reichlich hoch zu Gunsten der Linienschiffahrt ausgefallen zu sein. Denn es ist doch z. B. nicht anzunehmen, daß auch noch der größte Teil derjenigen Schiffe, die eine Fahrtgeschwindigkeit von weniger als 12 Knoten haben, in der Linienschiffahrt beschäftigt sind (vgl. Teil I, S. 11). Interessant und bemerkenswert ist auf jeden Fall, daß ein anderes Institut, das „Statistische Büro von Lloyds Register“ in neuester Zeit diesbezügliche Untersuchungen angestellt hat, die teilweise sehr stark in Widerspruch zu den Ergebnissen von Chamberlain stehen. Der Gruppierung ist hier allerdings allein die Geschwindigkeit zu Grunde gelegt; man rechnet Schiffe mit 15½ Knoten und mehr Fahrtgeschwindigkeit zur Gruppe der kombinierten Passagier- und Frachtlinienschiffe, mit 12—15 Knoten zur Gruppe der reinen Frachtlinienschiffe, mit weniger als 12 Knoten zur Kategorie der Trampschiffe. Auf Grund dieser Einteilung ergibt sich, daß heute ungefähr 45 % der Weltflotte auf die Trampschiffahrt und etwa 27 % auf die Linienschiffahrt entfallen, und der Rest würde sich auf Tank- und Küstenschiffe [2]) verteilen. In

[1]) Vgl. Geiß, H., Die Strukturänderungen in der Weltschiffahrt. Wirtschaftsdienst, Hamburg, 20. Jan. 1928, Heft 3.

[2]) Vgl. „Gliederung der Welthandelsflotte nach Betriebsleistung“. Wirtschaftsdienst Hamburg, 18. Sept. 1931, Heft 38.

Wirklichkeit dürfte das Verhältnis jedoch etwa umgekehrt sein. In Anbetracht der außerordentlich intensiven Entwicklung der Linienschiffahrt, der nicht nur regional, sondern auch zeitlich starken Häufung derselben, durch die das Arbeitsfeld der Trampschiffahrt immer mehr beschnitten und eingeengt wurde, wird man der Wirklichkeit ziemlich nahe kommen, wenn man annimmt, daß ca. 45—50 % auf die Linienschiffahrt, 25—30 % auf die Trampschiffahrt, der Rest auf die Tank- und Küstenschiffahrt entfällt. Die Gründe, die zu dieser Entwicklung geführt haben, sind mannigfacher Natur; jedenfalls ist es nicht nur der Fortschritt in der Dienstregelung der transozeanischen Verbindungen, die in den letzten beiden Jahrzehnten immer mehr an Qualität gewannen, wodurch der Trampschiffahrt Abbruch getan wurde; denn diese ist auch heute noch ein notwendiger Wettbewerbsfaktor in der Seeschiffahrt. Das große Problem ist zweifellos die Frage des mengenmäßigen Gleichgewichts, das besonders nach dem Krieg empfindlich gestört war. Im heimkehrenden Verkehr bestand laufend ein Übergewicht, da die Rohstoffe der „Neuen Welt", das argentinische Getreide etc. mehr Raum und Gewicht beanspruchten als die veredelten Fertigerzeugnisse Europas. Der wichtigste Ausgleichsfaktor war die englische Kohle. So bestand vor dem Krieg z. B. in der La Plata-Fahrt immerhin bis zu einem gewissen Grad ein mengenmäßiger Gleichgewichtszustand: die Tramper brachten englische Kohle nach Südamerika, um daselbst Getreide nach Europa zu verschiffen. Diese überragende Stellung als Betriebsstoff hat die Kohle aber im Lauf der Jahre nach dem Krieg verloren, an ihre Stelle ist als Mitbewerber das Erdöl getreten. Zirka 43 % des gesamten Schiffsparks der Welt verbrennen heute Erdöl (vgl. Tab. 7). Die Ausfuhr der englischen Kohle betrug deshalb 1928 nur noch 51 Mill. Tonnen gegen 75 Mill. 1913. Die Beförderung von rd. 25 Mill. Tonnen fehlt der Schiffahrt, vor allem da das Erdöl größtenteils in Spezialschiffen, also in zusätzlichem Schiffsraum befördert wird. Die Lage der Trampschiffahrt wird dadurch noch ungünstiger, als es sich bei der Kohlenbeförderung um ausgehende, bei den Erdölsendungen dagegen um heimkehrende Frachten handelt [1]). Die Entwicklungsmöglichkeiten liegen also für den Tramper in der Nachkriegszeit sicherlich bedeutend ungünstiger als für die Linienschiffahrt; dazu kommt, daß die Linienschiffahrt von Seiten der Trampschiffahrt auch in Zeiten der Depression verhältnismäßig wenig Konkurrenz zu fürchten hat, während dies umgekehrt nicht der Fall ist. Vielfach können sich die Linien zu solchen Zeiten nicht allein auf ihre natürlichen Monopolgüter stützen, da diese in nicht genügendem Maße vorhanden sind, sondern sind gezwungen, um den Transport billiger Massengüter mit der freien Schiffahrt in Wettbewerb zu treten.

Speziell im Südamerika-Verkehr waren ja von jeher die Massengüter ausschlaggebend oder doch zum mindesten von großer Bedeutung; daher waren auch diese Gebiete für die Trampschiffahrt von ganz besonderem Interesse. Vor allem war es, wie schon oben erwähnt, der argentinische Getreidemarkt, der hunderten von Trampern alljährlich durch die Beförderung seiner Ernte nach den Häfen Englands, des Kontinents, der Ostsee und des Mittelmeers Beschäftigung bot. Der weitaus größte Teil aller in Südamerika frachtfrei werdenden Tramps wurde durch argentinische Getreidebefrachter aufgenommen [2]). — Die eben ganz

[1]) Vgl. Erdmann, R., Richtungswechsel im Massengütertransport. Wirtschaftsdienst, Hambg., 15. Aug. 1930, Heft 33, S. 1411.

[2]) Vgl. Hamburger Nachrichten, Nr. 153, 3. April 1929.

allgemein durchgeführte Untersuchung über die Entwicklung der Tramp- und Linienschiffahrt hat selbstverständlich in weitem Maße auch für die Südamerika-Fahrt Gültigkeit. Chamberlain errechnet für den Anteil der Trampfahrt am Verkehr Südamerika-Europa für das Jahr 1922 einen Prozentsatz von ca. 26 % (16). Infolge der bereits angedeuteten Vermutung, daß die von Chamberlain für die Trampschiffahrt ausgewiesenen Werte etwas zu niedrig gegriffen sein dürften, mag für die Jahre unmittelbar nach dem Krieg die Annahme von ca. 30—35 % Anteil dieser Betriebsart berechtigt sein; man kommt also jedenfalls zu einem Wert, der über dem für die Welthandelsflotte errechneten Durchschnitt steht. — Die Tatsache nun, daß die Weizen- und Maisausfuhr Argentiniens immer stärker zunahm und beispielsweise für Weizen von 2,8 Mill. Tonnen im Jahr 1913 auf 4,2 Mill. Tonnen im Jahr 1927 und für Mais von 4,8 Mill. auf 8,3 Mill. Tonnen im Jahr 1928 gestiegen ist, könnte die Vermutung erwecken, daß die Tramper ihre Positition in der La Plata-Fahrt nach dem Krieg nicht unwesentlich hätten verstärken können. Wohl bildet auch heute noch die Südamerika-Fahrt einen Hauptstützpunkt der Trampschiffahrt, dessen Ausfall sich katastrophal für die Reeder auswirken würde, doch hat sich auch hier die Konkurrenz der Linienschiffahrt im letzten Jahrzehnt außerordentlich bemerkbar gemacht; verkehren doch auf dieser Route immer mehr die sog. kombinierten Fahrgastfrachtschiffe, die in Ermangelung genügender Stückgutfrachten auch Massengüter, wie z. B. Getreide als Heimfracht nehmen. Diese Tendenz wurde verstärkt durch die Kartellierungen im Getreidehandel und die damit verbundene Errichtung von großen Lagerhäusern und Silos. Das Ergebnis davon war, daß die Saisonschwankungen, „das Lebenselement des Trampers", am La Plata-Frachtenmarkt schwächer und schwächer wurden, und die Produzenten und der Handel heute viel weniger auf sofortige Verschiffung nach der Ernte angewiesen sind als früher.

Bezüglich des Stärkeverhältnisses der beiden Betriebsarten auf der nach West- und Südafrika gerichteten Fahrt kommt Chamberlain bei seiner Untersuchung und bei Zugrundelegung der Tonnage auf das Verhältnis Linienschiffahrt: Trampschiffahrt wie 80 : 20; es entspricht dieses Verhältnis also dem für die gesamte Weltschiffahrt errechneten Mittelwert (16). Da für dieses Gebiet jegliche Unterlagen zu einem Vergleich mit der Vorkriegszeit fehlen, so muß man sich mit der Feststellung begnügen, daß die Trampschiffahrt nach der Westküste Afrikas damals absolut zwar sehr gering, andererseits aber infolge des schlecht ausgebauten Liniennetzes relativ gesehen wohl von erheblichem Einfluß gewesen sein dürfte. Weiterhin liegt die Vermutung nahe, daß sich in den Jahren nach dem Krieg das Verhältnis sehr stark, sicherlich aber über das Durchschnittsmaß zu Gunsten der Linienschiffahrt gebessert hat, da die im allgemeinen außerordentlich günstige wirtschaftliche Entwicklung der Küstenländer den Ausbau eines immer enger sich schließenden Liniennetzes zur Folge hatte. — Da jedoch der Schwerpunkt des Südatlantikverkehrs sowohl hinsichtlich der Tramp- als auch der Linienschiffahrt in überwiegendem Maße auf der Westseite des Ozeans liegt, so ist auch die Untersuchung dieser Frage, so interessant und lehrreich sie sein mag, von einer mehr oder weniger untergeordneten Bedeutung.

Der Vollständigkeit halber müßte an dieser Stelle noch auf die Frage des besitzrechtlichen Charakters der Handelsflotten eingegangen werden. Es liegen jedoch verschiedene Beweggründe vor, die Veranlassung gaben, davon abzusehen. Einmal greift dieses Problem zu tief in juristische und volkswirtschaftliche Be-

lange ein, als daß eine eingehendere Untersuchung in unserem Rahmen notwendig bzw. gerechtfertigt wäre. Außerdem haben bereits Benöhr und Spangenberg die wesentlichen Veränderungen, die sich auf diesem Gebiet gegenüber der Vorkriegszeit ergeben haben, festgestellt. Zudem sind selbst in den letzten Jahren grundlegende strukturelle Wandlungen hinsichtlich staatlicher und privater Schifffahrtsbetriebe nicht festzustellen. Allgemein hervorzuheben ist lediglich, daß die bereits unmittelbar nach Kriegsende auftretende Tendenz, die unrentablen Staatsflotten so rasch als möglich in Privathand überzuführen, noch lange Zeit angehalten hat, so daß heute so gut wie keine staatlichen Schiffahrtsbetriebe mehr existieren, auf jeden Fall nicht in Ländern, deren Handelsflotten maßgebenden Einfluß im Südatlantikverkehr besitzen. Eine Ausnahme bildet allerdings bis zu einem gewissen Grad U.S.A., dem es noch nicht gelungen ist, seine ganze staatliche Flotte abzustoßen, sondern das selbst noch im Jahre 1931 einen Schiffsbestand von über 400 Schiffen mit rd. 2,3 Mill. B.R.T. besaß [1]). Bemerkenswert ist noch, daß auch Italien, dessen Schiffahrt ähnlich der Frankreichs nach dem Krieg stark unter staatlichem Einfluß stand und auch heute noch intensiv subventioniert wird, und das noch 1920 ca 50 Schiffe mit 200 000 B.R.T. in staatlicher Regie hatte, nunmehr sämtliche Schiffahrtsbetriebe privater Initiative überlassen hat. Dasselbe ist bezüglich der brasilianischen Handelsflotte festzustellen, die 1920 noch zu einem großen Prozentsatz unter staatlicher Oberhoheit stand, in den folgenden Jahren aber vollständig in Privatbesitz übergegangen ist (vgl. S. 27).

---

[1]) Vgl. Hamburger Fremdenblatt, 8. August 1931, Nr. 218.

II. Teil.

Die Veränderungen der Verkehrswege und -stätten des Südatlantik.

A) Die Veränderungen der Verkehrswege und ihre Ursachen.

Einst, d. h. zu einer Zeit, als es noch keinen „Weltverkehr" im heutigen Sinne gab, spielte der Südatlantik im Verhältnis zu andern Ozeanen und Meeren eine ganz unbedeutende Rolle. Dies hatte seinen Grund einmal darin, daß die ihn umschließenden Randländer nur dünn besiedelt waren, dazu teilweise, wie z. B. in Afrika, oft wenig günstige Küstenbildung aufweisen, was wiederum für die Entwicklung eines frühzeitigen Eigenverkehrs hinderlich war. Außerdem, und dies dürfte wohl entscheidend sein, wurden die den Südatlantik begrenzenden Gebiete erst verhältnismäßig sehr spät kultiviert. Insbesondere die afrikanische Küste war bis in die neueste Zeit für den Schiffsverkehr, man kann wohl sagen, tot, während der südamerikanische Kontinent immerhin seit der Entdeckung Westindiens durch Kolumbus, der Umsegelung der Südspitze Amerikas durch Magelhäes und andere grundlegende Großtaten der Schiffahrt wenigstens einem langsam erwachenden Interesse der seefahrenden Völker begegnete. Erst seit der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts wurde der Südatlantik in stärkerem Maße in den Weltverkehr mit einbezogen, dann aber auch umso intensiver, wie sich sowohl aus der Entwicklung des Schiffsverkehrs als auch der Häfen deutlich feststellen läßt.

Sehr günstig wirkt sich naturgemäß die schlanke Form des Südatlantik für die Seeschiffahrt aus, beträgt doch der kleinste Abstand von Festland zu Festland, von der Westspitze Afrikas zur nordöstlichen Spitze Brasiliens, nur ca. 2800 km. (vgl. Seite 1). Weiterhin sind auch die klimatologischen Voraussetzungen für die Schiffahrt des Südatlantik verhältnismäßig günstig. Abgesehen von der gefährlichen Fahrt ums Kap Hoorn sind so gut wie keine Sturmgebiete vorhanden, die von den Hochstraßen des Verkehrs gekreuzt werden müssen (22). Ebenso sind in diesem Teil des Atlantik natürliche Hindernisse, wie Untiefen, Klippen, Eisberge etc. sehr selten anzutreffen, so daß die Schiffe nicht gezwungen sind, größere Umwege zu machen, sondern im allgemeinen ihr Ziel auf dem kürzesten Weg erreichen können. Die natürliche Vorbedingung für eine gedeihliche Entwicklung der Seeschiffahrt wäre also zum großen Teil gegeben; wenn es trotzdem so außerordentlich lange gedauert hat, bis dieses Meer zum Träger internationaler Verkehrsstraßen wurde, so lag dies, wie bereits erwähnt, wohl einzig und allein an der ebenfalls sehr späten wirtschaftlichen Erschließung der es umgebenden Küstenländer.

Für die folgende Untersuchung ergeben sich vor allem zwei Fragen: 1) Sind seit dem Krieg im Bereich des Südatlantik neue Verkehrswege entstanden, und 2) sind etwa bereits vorhandene gänzlich verschwunden? Die erste Frage, die zu bejahen ist, soll später noch näher erörtert werden, während die zweite Frage rundweg zu verneinen ist. Es haben sich zwar in der Verkehrsstärke der einzelnen Routen erhebliche Verschiebungen ergeben, doch soll diese Frage noch in einem gesonderten Kapitel behandelt werden (vgl. Teil III). — Da sich nun speziell in der Segelschiffahrt hinsichtlich der Verkehrsstärke der einzelnen Routen besonders bemerkenswerte Veränderungen ergeben haben, so soll über die wichtigsten Segelrouten innerhalb des Südatlantik einiges vorweg gesagt sein.

Daß die Segelschiffe auf ihren Reisen in weitestem Maße von den jeweiligen Wind- und Meeresströmungen abhängig sind, und daß deshalb deren Routen außerordentlich stark von den üblichen Dampferwegen abweichen, ist bekannt. Während noch vor 50 bis 60 Jahren das transatlantische Segelschiff immer häufiger sowohl an den afrikanischen als an den amerikanischen Küsten erschien, und auch der Südatlantik kreuz und quer von kleinen Barken durchfurcht wurde, war der Verkehr bereits mit Ende des letzten Jahrhunderts, das heißt mit der ausgesprochen beherrschenden Stellung des Dampfschiffes im Überseeverkehr, auf einige wenige Routen beschränkt. So wurden schon lange Jahre vor dem Krieg eigentlich nur noch wenige Segelrouten im Südatlantik intensiver befahren. Es sind dies vor allem vier Routen (vgl. Abb. 4), je zwei in ausgehender, bzw. heimkehrender Fahrt, mit Europa, resp. U.S.A. als Anfangs- und Endpunkte (22, S. 303 und 311).

Als erste sei die Route Hamburg oder New York — Kap Hoorn — Chile und San Franzisco genannt[1]). Die von Hamburg bzw. New York abfahrenden Segler treffen sich in der Nähe des Äquators ungefähr in der Mitte zwischen dem afrikanischen und dem südamerikanischen Kontinent. Von dort aus geht die Fahrt gemeinsam mit Hilfe des SO-Passats, der dann über Osten nach Nordosten umschlägt und später mit N.W.-Winden ziemlich nahe der Küste entlang um das Kap Hoorn nach Chile bzw. weiter nach San Franzisco. Auf dem Heimweg hält sich das mit Salpeter oder sonstigen Gütern beladene Segelschiff direkt am Kap Hoorn und fährt östlich der Falklandinseln in die äquatorialen Breiten. Die Trennung nach New York oder Hamburg erfolgt hier schon früher, ungefähr auf der Höhe zwischen Rio de Janeiro und Bahia.

Die andere wichtige Hochstraße der Segelschiffahrt im Südatlantik führt ums „Kap der guten Hoffnung" (20, S. 311). Ein Schiff, das z. B. Reis von Hinterindien nach England bringen soll, fährt beispielsweise mit Kohlen von England ab, und nimmt ungefähr bis zum 20. Grad nördlicher Breite denselben Weg wie der „Kap Hoorn"-Fahrer, also Richtung auf das südamerikanische Festland, um den Nord-Ost-Passat möglichst lange auszunützen und biegt erst dann fast rechtwinklig nach Südosten ab, um das „Kap der guten Hoffnung" in einiger Entfernung vom Festland zu umsegeln. Es ist dies ein klassisches Beispiel dafür, wie die Segelschiffe oft außerordentlich große Umwege in Kauf nehmen, um günstige Winde auszunützen, bzw. ungünstigen aus dem Wege zu gehen. Die Rückkehr von Ostasien wird meist im Winter angetreten, wenn der Nord-Ost-Monsun weht. Das Schiff segelt auf dem Rücken der Agulhasströmung hart an der Küste

[1]) Im folgenden wird als Ausgangs- oder Endpunkt der Einfachheit halber für das europäische Festland Hamburg, für U.S.A. New York gewählt.

des Kaplandes entlang, um in ziemlich geradlinigem Kurs westlich der Kap Verdischen Inseln vorbeizusegeln. — Dies sind im Großen gesehen die wichtigsten Segelrouten, die vor dem Krieg im Südatlantik gefahren wurden. Man sieht also, daß in beiden Fällen, bei der Umsegelung sowohl der Südspitze von Afrika wie der von Südamerika, der Südatlantik lediglich Durchgangsmeer ist. Eine Ausnahme bildet allerdings die „Westindienfahrt", die vielleicht noch zu erwähnen wäre und die vor allem von der Ostküste Nordamerikas aus gepflegt wird. Überhaupt traf man dort vor dem Krieg noch eine verhältnismäßig große Zahl von Segelschiffen an, die sich aber nicht auf einer oder einigen wenigen bestimmten Routen bewegten, sondern kreuz und quer die westindische Inselwelt durchsegelten.



Abb. 4:

Mittlere Segelschiffswege des Südatlantik.

Seit dem Krieg haben sich natürlich auch auf dem Südatlantik bezüglich der Hauptverkehrsrouten Änderungen ergeben, wenn man auch sagen muß, daß mit Ausnahme der Verlagerungen, die durch die Eröffnung des Panamakanals hervorgerufen wurden, neue Segelschiffrouten und ganz allgemein auch neue Schiffahrtswege von Bedeutung weder hinzugekommen noch alte fortgefallen sind, sondern höchstenfalls durch den Krieg eine zeitweise Unterbindung erfahren hatten; wie schon angedeutet, hat sich lediglich die Verkehrsfrequenz auf den einzelnen Routen mehr oder weniger stark verändert. Daß die traditionellen Wege der Segelschiffahrt als solche, die schon seit Jahrzehnten und Jahrhunderten ihre von Natur aus weitgehend vorgezeichneten Routen benützt, durch den Krieg selbst wenig berührt wurden, mag einleuchtend sein. Wohl wurde ihre Bedeutung im Rahmen der internationalen Seeschiffahrt auch in den Gewässern des Südatlantik von Jahr zu Jahr geringer, da das Segelschiff rein technisch und wirtschaftlich nicht mehr konkurrenzfähig ist; doch ist andererseits immerhin festzustellen, daß die oben angeführten Segelrouten auch heute noch befahren werden. Die Verkehrsfrequenz ist auf allen Segelrouten zweifellos sehr erheblich zurückgegangen; in ganz besonderem Maße wurde aber die chilenische Salpeterfahrt von den Nach- und Auswirkungen des Krieges betroffen. War doch der Salpeter Chiles ein Produkt, das vor dem Krieg zum großen Teil mittels Segelschiffen nach Europa verfrachtet wurde, und von dem sich Europa nunmehr fast vollständig unabhängig gemacht hat.

Eine Verlagerung der Verkehrswege von größtem Ausmaß und zugleich auch die einzige, die für die Veränderung des Verkehrsbildes des Südatlantik von erheblicher Bedeutung war, wurde durch den Bau des Panamakanals geschaffen, der kurz nach Beginn des Weltkrieges eröffnet wurde, aber eigentlich erst mit Beendigung desselben in seiner Bedeutung für die Seeschiffahrt voll zur Geltung kam. Obwohl der Panama-Kanal neben seiner rein strategischen Wichtigkeit in erster Linie der transozeanischen Verbindung der Ostküste der Vereinigten Staaten mit der Westküste von U.S.A. und Südamerika dient, die früher nur sehr schwach durch die Magellanstraße miteinander verbunden waren, so ist er doch auch für die Route Europa — Stiller Ozean von wesentlicher Bedeutung. Der Weg Europa — Westküste Südamerika und U.S.A. führt heute zu 80 % durch den Panamakanal und selbst nach den Häfen des fernen Ostens und Australiens geht der Weg teilweise über diesen Kanal, soweit nicht die Suez-Route aus diesem oder jenem Grunde vorteilhafter erscheint. Die Magellanstraße, der altbekannte Weg Vasco de Gamas, ist wieder still geworden, nachdem sie im Krieg bei Stokkungen im Panamakanal ein letztes Aufleben erfahren hatte; sehr zum Schaden einer südlichen Verbindung Argentiniens und Chiles, deren Häfen früher auf dem Weg der Westküstenfahrt regelmäßig verbunden waren. Wenn es auch infolge Fehlens des statistischen Materials nicht möglich ist, festzustellen, wie viel Schiffe heute noch die Magellanstraße bzw. Kap Hoorn passieren, so besteht doch sicherlich die Annahme zu Recht, daß der weitaus größte Teil der vom Atlantik kommenden bzw. dorthin fahrenden Schiffe den Panamakanal passieren. — Damit sind auch bereits die wesentlichen Veränderungen der Verkehrswege im Gebiet des Südatlantik weitgehend erschöpft; es ist dies nicht weiter auffallend, wenn man bedenkt, daß neben dem Bau von Kanälen, im allgemeinen lediglich die Ausbildung und Aufsuchung neuer großer Produktions- und Konsumtionsgebiete für die Veränderung der Verkehrswege maßgebend sind, eine Möglichkeit,

die bei solch intensiv ausgebauten weltwirtschaftlichen Beziehungen, wie wir sie bereits vor dem Krieg hatten, heute nur noch in bescheidenem Maße besteht (23 und 24).

B) Die Veränderungen der Verkehrsstätten und ihre Ursachen.

Unter den mannigfachen Veränderungen, die sich seit Kriegsbeginn auf dem Gebiet des Seeverkehrs vollzogen haben, sind es neben den Verkehrsmitteln, den Schiffen, in erster Linie die Verkehrsstätten, die Häfen, die diese Wandlung am deutlichsten zeigen. Denn gerade die Häfen, die Verbindungspunkte des Land- und Seeverkehrs, vermögen bei der heutigen internationalen Verflochtenheit des Weltverkehrs als die Brennpunkte des Seeverkehrs außerordentlich klar die vielseitigen Wirkungen vor Augen zu führen, die der Krieg mit seinen nachfolgenden wirtschaftlichen und politischen Konstellationen in diesem Zweig der Weltwirtschaft hervorgerufen hat. Als Anfangs- und Endpunkte der verschiedenen Schiffsrouten bilden die Hafenstätten im Verein mit den großen Schiffahrtskanälen die einzige Möglichkeit, Ziel und Richtung der Schiffahrt sowie deren Intensität statistisch zu erfassen. Dies ist mit anderem ein gewichtiger Grund, warum gerade diesem Kapitel unserer Untersuchung besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde [1]).

Entsprechend dem Charakter der vorliegenden Arbeit wurde bei der Einzelbetrachtung der Häfen in erster Linie jeweils der Schiffsverkehr angeführt, und als Statistiken darüber, wenn möglich, die Angaben der betreffenden Hafenämter verwendet, die im allgemeinen in den sogenannten Jahrbüchern, Blaubüchern etc. veröffentlicht werden. Der Einheitlichkeit halber wurden hier meist die Zahlen im „Eingang" entnommen, da der „Ausgang" mit geringfügigen Unterschieden fast dieselben Werte aufweist [2]). Sollten sich einmal größere Unterschiede gezeigt haben, so wurde dies an der betr. Stelle vermerkt, um zu vermeiden, daß der Leser ein falsches Bild erhält. — Eine Untersuchung des Personen- und Postverkehrs konnte nicht durchgeführt werden, da erstens in der Hauptsache die Unterlagen dazu fehlen, und zweitens dieser Teil des Schiffsverkehrs an der Ostküste Südamerikas und erst recht auf der afrikanischen Seite nicht von ausschlaggebender Bedeutung ist. Dagegen war es oft ratsam, zur richtigen Beurteilung der Bedeutung eines Hafens dem Schiffsverkehr den Güterverkehr gegenüber zu stellen, und zwar möglichst den mengenmäßigen und nicht den wertmäßigen, da letzterer ja in keinem direkten Zusammenhang zum Schiffsverkehr steht. — Weiterhin galt es dann noch, neben der Flaggenfrage vor allem die rein äußerlichen Veränderungen, so wie sie das Gesamtbild eines solchen Hafens zum Ausdruck bringt, seit Kriegsende festzustellen; sei es nun, daß jene in Ausbaggerungen und Vergrößerungen der Hafenbecken, in Damm-, Piers- oder Molenbauten bestehen oder in der Erweiterung bestehender Lagerplätze, Krananlagen, Gleisanschlüsse etc.

---

[1]) Um im folgenden in der Schreibweise der Häfen eine gewisse Einheitlichkeit zu erreichen, wurde die auch in Stielers Handatlas angewandte Schreibart gewählt (28).

[2]) Es ist dies nur deshalb möglich, weil hier mit R.T. und nicht mit Gewichtstonnen gerechnet wird.

Die Reihenfolge in der Behandlung der Häfen richtete sich nicht nach ihrer politischen Zugehörigkeit, sondern nach deren geographischen Anordnung. Wäre man hier nach politischen Gesichtspunkten verfahren, so hätte man zweifellos ein weit zerrisseneres und uneinheitlicheres Bild bekommen, ganz abgesehen davon, daß auch dem Wesen der Arbeit in der gewählten Einteilung eher Rechnung getragen wird. Weit wichtiger als dieser Punkt scheint jedoch die Beantwortung der Frage zu sein, welche Grundsätze und Gesichtspunkte bei der Beurteilung der Wichtigkeit eines Hafens maßgebend waren. Hier ist von vornherein zu sagen, daß die Bedeutung der Häfen einzelner Länder und noch mehr einzelner Erdteile relativ zu betrachten ist. Es ist einleuchtend, daß z. B. ein europäischer oder nordamerikanischer Hafen nicht mit dem einer afrikanischen Kolonie verglichen werden darf. Auch der zahlenmäßige Schiffsverkehr kann nicht als alleiniger Maßstab für die Bedeutung eines Hafens gewertet werden, sondern es sind noch sehr viele andere Momente da, die von Fall zu Fall den Ausschlag geben. Sehr wesentlich sind z. B. die Beziehungen zum Hinterland, wichtig vor allem, ob ein ausgesprochener Export- oder Importhafen oder lediglich ein solcher mit starkem Durchgangsverkehr vorliegt, der vielleicht nur als Bunkerstation dient, oder ob das Schwergewicht auf dem Güter- bzw. Personenverkehr liegt. All dies sind Dinge, die einesteils unendlich wichtig für die Verkehrsbedeutung eines Hafens sind, andererseits sich aber nicht klar und eindeutig genug im Schiffsverkehr wiederspiegeln. Trotzdem war es notwendig, bei der Untersuchung der Häfen einen einheitlichen Schwellenwert zu Grunde zu legen. Es sollten deshalb Hafenplätze mit einem heutigen Schiffsverkehr von unter 2 Mill. N.R.T., d. h. rund 1 Mill. im Eingang grundsätzlich nicht mehr in die Untersuchung einbezogen werden, falls nicht ganz zwingende Gründe, wie z. B. Neuerstellung eines Hafens etc. dies erforderten. Desgleichen wurde noch eine Klassifikation der einzelnen Häfen unter Zugrundelegung des Schiffsverkehrs vorgenommen, um schon rein äußerlich wesentliche Veränderungen in der Verkehrsfrequenz eines Hafens zum Ausdruck zu bringen. Hafenplätze mit einem jährlichen Schiffseingang von unter 1 Mill. N.R.T. wurden als „Kleinverkehrshäfen“ bezeichnet, solche von 1—3 Mill. als „Mittelverkehrshäfen“, von 3—8 Mill. als „Großverkehrshäfen“, während endlich Häfen mit über 8 Mill. N.R.T. Schiffseingang die Bezeichnung „Weltverkehrshäfen“ erhielten [1]).

Vergleicht man die Häfen am Südatlantik ihrem Wesen nach mit denen z. B. des Indischen Ozeans, so ist festzustellen, daß wir an diesem Teil des Atlantischen Ozeans fast durchweg Exporthäfen haben, in denen teilweise gewaltige Gütermengen verfrachtet werden, während die Häfen am Indik sehr viel Durchgangsverkehr nach andern Ozeanen aufzuweisen haben. Obwohl nun die Küstenländer des Südatlantik erst in den letzten Jahrzehnten der Weltwirtschaft in größerem Maße erschlossen wurden, so finden wir doch schon seit geraumer Zeit eine recht stattliche Anzahl großer und größter Häfen. Insbesondere in Südamerika sind einige Hafenplätze wie Buenos Aires und Santos durch die mächtige Entwicklung ihrer Produktionsgebiete zu Weltexporthäfen ersten Ranges emporgestiegen. Aber in nicht geringerem Maße ist dies auch von einigen Hafenzentren des afrikanischen Kontinents zu sagen, die dank des wirtschaftlichen Weitblicks der Kolonialstaaten ihren Schiffsverkehr seit dem Krieg um ein Vielfaches vermehren konnten.

---

[1]) Vgl. hiezu die Einteilung von E c k e r t (34).

Die einzelnen Häfen nach ihrer geographischen Zugehörigkeit.

Da das Schwergewicht des südatlantischen Seeverkehrs auch heute noch in überragendem Maße auf der amerikanischen Seite liegt, so soll zunächst die Untersuchung der afrikanischen Häfen, sowie der diesem Kontinent vorgelagerten Inselgruppen, soweit sie für den Handelsverkehr von Wichtigkeit sind, vorweggenommen werden.

a) Die Häfen Afrikas und der diesem Kontinent vorgelagerten Inselgruppen.

Der Südatlantische Ozean wird auf der Ostseite von dem mächtigen afrikanischen Kontinent begrenzt, dessen nördlichster und südlichster Punkt, Tanger bzw. Kapstadt, zugleich nennenswerte Hafenplätze sind. Obwohl die nördlichsten Ausläufer dieses Erdteils beinahe in Sichtweite des europäischen Kontinents liegen, wurde dieser doch erst verhältnismäßig spät in die Weltwirtschaft und damit stärker in den modernen Überseeverkehr einbezogen. Zugleich mit der Inbesitznahme durch die europäischen Staaten begann auch die wirtschaftliche Erschließung und der Handelsverkehr dorthin. Seit der letzten großen kolonialen Aufteilung der noch herrenlosen Gebiete Afrikas in den 80er Jahren, an der sich bekanntlich auch Deutschland beteiligte und dabei die Kolonien Kamerun, Togo, Südwest- und Ost-Afrika in Besitz nahm, hatten außer Deutschland folgende Staaten afrikanischen Kolonialbesitz: England, Frankreich, Belgien, Portugal, Türkei, Italien und Spanien. Bedauerlicherweise ging Deutschland infolge des unglücklichen Ausgangs des Krieges dieses Besitzes wieder verlustig; die ehemals deutschen Kolonien kamen durch den Versailler Vertrag unter englisches bzw. französisches Protektorat. — Die Folge jener politischen Aufteilungen war eine anfangs zwar langsame, später aber umso intensivere wirtschaftliche Erschließung des Landes. Die Hemmungen, die einer großzügigen Kolonisation und Urbarmachung im Wege standen, waren verschiedener Art. Zuerst ließ die Unzulänglichkeit des Hinterlandes, das Fehlen von Zufahrtsstraßen und Eisenbahnen regere Beziehungen zu den Mutterländern nicht aufkommen; ferner war eine umfassende Besiedlung größerer Gebietsteile infolge schlechter klimatischer Verhältnisse für die weiße Rasse nicht möglich. Doch der wirtschaftliche Konkurrenzkampf der Kolonialmächte und der Fortschritt von Wissenschaft und Technik machten sich in einer außerordentlich gesteigerten kolonialen Tätigkeit in den beiden letzten Jahrzehnten bemerkbar. Diese wirtschaftliche Erstarkung und die damit verbundene Erhöhung der Produktionsziffern landwirtschaftlicher und sonstiger Erzeugnisse hatten natürlich auch eine entsprechende Vermehrung des Überseeverkehrs zur Folge und heute, nach einer verhältnismäßig kurzen Entwicklungsperiode, ist die Westküste Afrikas bereits mit einem weitverzweigten und recht gut organisierten Schiffahrts-Liniennetz umspannt.

Hand in Hand mit der Stärkung der Handelsschiffahrt ging ein intensiver Ausbau der bestehenden Hafenanlagen, und wo es angebracht und notwendig schien, selbst der Bau vollkommen neuer Häfen. Obwohl die ganze Westküste Afrikas sehr arm an guten natürlichen Häfen ist, besitzen heute die afrikanischen Kolonien doch schon eine große Anzahl Hafenanlagen, die einen Vergleich mit denen anderer Erdteile nicht zu scheuen brauchen und die teilweise einen Ver-

kehr zu bewältigen haben, der dem europäischer oder amerikanischer Großhäfen nicht nachsteht.

Über die Art des Schiffsverkehrs in den afrikanischen Häfen, ob vorwiegend Übersee- oder Küstenverkehr ist noch grundsätzlich folgendes zu bemerken. Auf Grund der bereits früher festgestellten Tatsache, daß fast sämtliche Häfen an der Westküste Afrikas ausgesprochene Exporthäfen sind, und daß weiterhin die einzelnen Gebiete im allgemeinen politisch und wirtschaftlich unselbständig und als Produzenten und Konsumenten von europäischen Wirtschaftsmächten abhängig sind, ist innerhalb dieses Teilgebiets des Südatlantischen Ozeans beinahe ausschließlich mit Überseeverkehr zu rechnen. Eine kleine Ausnahme bildet hier lediglich der Verkehrsbereich der nordafrikanischen Häfen und in noch stärkerem Maße derjenige der Südafrikanischen Union, wo neben dem Überseeverkehr auch der Küstenverkehr eine gewisse Rolle spielt.

Gemäß dem bereits erwähnten Grundsatz, bei der Untersuchung der Häfen nach geographischen Gesichtspunkten vorzugehen (vgl. S. 38), wurden die Häfen an der Westküste Afrikas in die folgenden drei großen Gruppen untergeteilt: 1) Die Häfen Nordafrikas, 2) die Häfen des tropischen Afrika und 3) die Häfen Südafrikas, wobei Nordafrika nach Süden ungefähr bis zur Nordgrenze Senegals gerechnet werden kann, während sich die Südgrenze des tropischen Afrika mit derjenigen der Kolonie Angola deckt [1]).

1) Die Häfen Nordafrikas.

E i n f ü h r u n g : Nordafrika umfaßt nach der hier vorgenommenen Einteilung im Bereich des Atlantischen Ozeans die Gebiete der internationalen Zone Tanger, Französisch Marokko und die spanische Kolonie Rio de Oro. Wenn im vorhergehenden festgestellt wurde, daß die Westküste Afrikas im allgemeinen arm an guten natürlichen Häfen sei, so gilt dies in ganz besonderem Maße von Nordafrika. Dazu kommt, daß diese Gebiete größtenteils ohne jegliches Hinterland und mit wenigen Ausnahmen öde sind und arm an irgendwelchen Massengütern. So ist es denn auch erklärlich, daß hier der Entstehung von Häfen von vornherein weitgehend Grenzen gesetzt waren, und es ist wohl kein Zufall, daß die großen internationalen Schiffahrtslinien nach Südamerika sowie nach West- und Südafrika die Küsten Nordafrikas meiden und mit Vorliebe die dieser Zone vorgelagerten Inselgruppen anlaufen. Die Hafenplätze des Festlandes dienten daher vor dem Krieg nur dem Küstenverkehr, der über sehr bescheidene Grenzen kaum hinausging. Lediglich Tanger war früher für die internationale Schiffahrt von einiger Bedeutung. Umso erstaunlicher ist, daß nach dem Krieg der Hafen Casablanca über eine rein lokale Bedeutung erheblich hinausgewachsen ist und heute neben Dakar der bedeutendste Hafen an der Westküste Afrikas genannt werden kann. Ein Hafen, der sich nach dem Krieg in jeder Hinsicht sehr vorteilhaft entwickelt hat, verdient hier noch kurz Erwähnung, Kenitra. Lediglich dem Umstand, daß dieser Hafenplatz auch im Jahr 1928 nur wenig über 200 000 N.R.T. Schiffseingang hatte, ist es zuzuschreiben, daß im folgenden auf eine Untersuchung desselben verzichtet wurde (vgl. S. 38). Diese kann sich somit auf die beiden Häfen Tanger und Casablanca beschränken.

---

[1]) Vgl. hiezu die Einteilung J ä g e r s (40 a).

T a n g e r. Infolge seiner außergewöhnlichen Lage gegenüber dem südlichsten Punkt von Spanien, unweit der Meerenge von Gibraltar, glaubte man vor dem Krieg, daß sich Tanger binnen kurzem zu einer Handelsstadt ersten Ranges emporschwingen werde, vor allem auch, weil es in weitem Maße durch seine herrliche Lage und sein mildes Klima begünstigt wird. Von hier aus sollte die Ein- und Ausfuhr aller wichtigen Handelsgüter von und nach Fes und dem Hinterland erfolgen. Bis zur Errichtung des französischen Protektorats in Marokko war Tanger auch tatsächlich der bedeutendste Hafen des Landes (46). Über die Hälfte des gesamten Schiffsverkehrs Französisch Marokkos wickelte sich daselbst ab; liefen doch immerhin im Jahr 1913 1,44 Mill. N.R.T. im Hafen ein (vgl. Tab. 12), wobei tonnagemäßig die französische Flagge führend war[1]). Tanger konnte also schon damals die Bezeichnung eines kleinen „Mittelverkehrshafens" beanspruchen. — Der bauliche Zustand des Hafens war dagegen vor dem Krieg denkbar schlecht und entsprach bei weitem nicht den Anforderungen eines größeren Verkehrs. Durch die ewigen politischen Reibereien zwischen Frankreich und Spanien kam es nie zur Ausführung der teilweise sehr großzügigen Projekte, die wiederholt geplant waren. So war z. B. im Jahr 1913 ein Plan mit einem-Kostenaufwand von ca. 25 Mill. Francs zum Ausbau des Hafens vorgesehen [2]).

T a b e l l e 12:

Schiffseingang in Tanger.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1913	1924	1926	1927	1928
Tonnage	1,442	1,404	1,605	1,290	1,930

1913: nach Nr. 41 des Lit.-Verz.
1924—27: vgl. L'Afrique Française, Paris 1925—28.
1928: vgl. Bulletin Commercial, Brüssel, 18. März 1929, Nr. 11.

Seit 1913 hat die Stärke des Schiffsverkehrs in Tanger überraschenderweise eine nur verhältnismäßig geringe Veränderung erfahren. Der Schiffseingang bewegte sich in dieser Zeit nur zwischen 1½ und 2 Mill. N.R.T., eine sehr bescheidene Zunahme, wenn man die Zahlen in Betracht zieht, die die Nachbarhäfen, insbesondere Casablanca in den letzten Jahren aufzuweisen haben. Der Hafenplatz Tanger ist also nach wie vor auf dem Rang eines kleinen „Mittelverkehrshafens" stehen geblieben. Es steht jedenfalls fest, daß der Hafen von Tanger seine beherrschende Stellung in dieser Zone nach dem Krieg nicht mehr beibehalten konnte, sondern an Casablanca abtreten mußte. Tanger ist z. Zt. kein wichtiger internationaler Hafen mehr wie ehedem, sondern nur noch ein Hafenplatz von mehr oder weniger lokaler Bedeutung (46). Über den Güterverkehr fehlen leider auch für die Nachkriegszeit die entsprechenden Unterlagen, doch dürfte nicht anzunehmen sein, daß er eine dem Schiffsverkehr gegenläufige Entwicklung genommen hätte. Die Ursache dieses Stillstandes zeigt offenbar die Untersuchung der Veränderungen im Hafenbau in der Nachkriegszeit. Durch den Ausbruch des Krieges kam natürlich auch der oben erwähnte Plan nicht zur Ausführung; jedenfalls befand sich der Hafen einige Jahre nach Kriegsende noch im selben Zutand wie 1913. Inzwischen war nun aber die sofortige Inangriff-

[1]) Vgl. La Dépêche Coloniale, Paris, Nr. 5881, 7. Juni 1914.
[2]) Vgl. Magazin für Technik und Industrie-Politik, Nr. 23, Berlin 3. 6. 1913.

nahme der Arbeiten dringend notwendig geworden, wollte man nicht einer weiteren Abwanderung in die Nachbarhäfen tatenlos zusehen. Zuerst wurde der Bau eines Wellenbrechers von ca. 1 km Länge in Angriff genommen, der bis zum Jahr 1929 bereits bis zur Hälfte fertiggestellt war. Außerdem wurde eine Nordwest- und Südostmole von 150 bzw. 390 m Länge errichtet, welche ein Bassin von ca. 13 ha umschließen sollten, das dann noch auf eine Tiefe von 2—4 m ausgebaggert werden mußte (46). Für die fernere Zukunft ist darüber hinaus der Ausbau eines sogenannten „äußeren Hafenbeckens" von ca. 17 ha Größe mit Wassertiefen von über 8 m geplant, so daß daselbst auch größte Schiffe anlegen bzw. vor Anker gehen können (32). In den letzten Jahren erlaubten es nur die Mittel nicht, diese Pläne der Verwirklichung entgegen zu führen, doch schreiten die Arbeiten verhältnismäßig rüstig fort, so daß zu hoffen ist, daß wenigstens die notwendigsten davon zu Ende geführt werden können und dadurch die Ausstattung auch in diesem Hafen wieder einigermaßen den Ansprüchen des modernen Seeverkehrs gerecht wird.

Casablanca. Der Hafen Casablanca, der ungefähr 400 km südlich von dem eben erwähnten Tanger liegt, war vor dem Krieg für die internationale Schiffahrt sowohl als Anlauf- wie als Endhafen von untergeordneter Bedeutung. Als sogenannter „Kleinverkehrshafen" kamen ihm damals im allgemeinen lediglich örtliche Funktionen zu; jedenfalls hielt sich der Schiffsverkehr in mäßigen Grenzen. So liefen im Jahr 1913 Schiffe mit nur ca. 700 000 N.R.T. den Hafen an, die zum größten Teil die französische Flagge führten (vgl. Tab. 13). Auch der Güterverkehr war damals noch unbedeutend. Einigermaßen im Gegensatz hiezu stand der verhältnismäßig ansehnliche Passagierverkehr, zählte man doch im Jahr 1915 ca. 15 000 Passagiere in der Ankunft und 11 000 in der Abfahrt (45). Der technischen Ausgestaltung des Hafens wurde bis vor dem Krieg anscheinend recht wenig Beachtung geschenkt, denn es sollen dort zeitweise geradezu katastrophale Verhältnisse geherrscht haben [1]). Wie in fast allen andern Häfen Marokkos und Westafrikas mußten auch hier die Schiffe damals noch das Löschen und Laden mittels Leichter vornehmen; da dies bei schlechtem Wetter manchmal ein Ding der Unmöglichkeit war, so kam es oft vor, daß der Verkehr während der Wintermonate so gut wie stillgelegt war. Auch konnte es sich infolge der unzureichenden Anlagen ereignen, daß zur Zeit der Getreideernte Schiffe 60—80 Tage liegen mußten, ehe geladen werden konnte (43).

Tabelle 13:

Schiffsverkehr in Casablanca (Mittel von Ein- und Ausgang).

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1913	1920	1925	1926	1927	1928
Tonnage	753	863	1,965	1,950	2,230	2,856

1913—27: nach Nr. 46 des Lit.-Verz.
1928: Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, Nr. 25, 21. Juni 1929.

Im letzten Jahrzehnt hat nun der Hafen Casablanca ganz plötzlich einen gewaltigen Aufschwung genommen und den Nachbarhafen Tanger in jeder Hinsicht weit überflügelt. Casablanca hat sich in einem Zeitraum von wenigen Jahren

[1]) Vgl. Deutsche Marokkozeitung, Tanger 13. April 1912.

zu einem ansehnlichen „Mittelverkehrshafen" und zwar speziell zu einem Exporthafen entwickelt. Im Jahr 1928 wurden 2,8 Mill. N.R.T. im Eingang registriert, was also annähernd einer Vervierfachung der Verkehrsfrequenz gegenüber 1913 gleichkommt. Wie seither überwiegt im Überseeverkehr auch heute wieder die Flagge des Mutterlandes, d. h. die französische mit ca. 50 % der Gesamttonnage (43); festgestellt zu werden verdient weiterhin, daß sich auch Deutschland bis 1928 seinem Anteil von 1913 wieder nähern konnte. In überraschend kurzer Zeit hat sich damit dieser Hafenplatz zu dem Haupthafen Marokkos emporgearbeitet und bewältigte in den letzten Jahren ca. ¾ des gesamten Marokkanischen Außenhandels (46). Dieser starke wirtschaftliche Auftrieb und die damit verbundene Verkehrssteigerung ist in erster Linie dem Vorhandensein reicher Phosphatminen und dem außerordentlich fruchtbaren Hinterland zuzuschreiben. Die Phosphatindustrie, deren Ursprung nur bis ins Jahr 1921 zurückreicht, wurde immer weiter ausgebaut und modernisiert. Während 1921 erst ca. 8000 Tonnen Phosphate exportiert wurden, hatte sich die Ausfuhr bis zum Jahr 1927 bereits auf 1,22 Mill. Tonnen erhöht (46). Aber nicht nur der Güterverkehr spielt im Hafen von Casablanca seit Ende des Krieges eine große Rolle, sondern auch der Passagierverkehr hat gegenüber früher beträchtliche Zunahmen aufzuweisen, denn im Jahr 1926 zählte man bereits 25 000 Passagiere in der Ankunft und rd. 20 000 in der Abfahrt. — Auf Grund dieser Tatsachen konnte und wollte die französische Regierung sich dem Drängen der maßgebenden Schiffahrtskreise nicht weiter verschließen und trug Sorge für die Ausführung der bereits im Jahr 1913 projektierten Erweiterungsarbeiten (vgl. Abb. 5). Es ist auch einleuchtend, daß der Umschlag und die Verfrachtung derartiger Massengüter ganz ungewöhnliche Anforderungen an Hafenbauten und Ausrüstungen stellen; aus diesem Grunde und gemäß der Bedeutung dieses Hafenplatzes für die Wirtschaft Französisch-Marokkos im allgemeinen ging man auch bei der Projektierung entsprechend großzügig vor. Bei der Vergebung der Arbeiten im Jahr 1913 war geplant: Vollendung des alten, sog. „inneren Hafens", der eine Fläche von rd. 10 ha umfaßte und der Bau eines neuen großen Hafenbeckens, das nach der endgültigen Fertigstellung eine Fläche von ca. 140 ha umschließen sollte, mit Wassertiefen von 5—10 m. Die Hauptarbeit bestand dabei in der Errichtung zweier großer Dämme, der „grande jetée" und „jetée transversale", mit einer Länge von 1,5 bzw. 2 km. Die durch den Krieg unterbrochenen Arbeiten wurden nach Schluß desselben weitergeführt und sind heute zum größten Teil beendet. Ein Quai, der ausschließlich zur Verfrachtung der Phosphate dient, und ein anderer, sog. „Kohlenquai" sind im Bau bzw. gehen ihrer Vollendung entgegen, ebenso eine Mole, während der Bau einer anderen und der eines Schwimmdocks von 5500 Tonnen erst geplant ist [1]). Nicht zu vergessen ist die große Zahl von Kranen, Leichter und Zollschuppen, die zur rascheren Abfertigung der Schiffe nach und nach in Dienst gestellt wurden (45). Man sieht also, daß die Regierung dem Bau dieses Hafens, dessen Kosten sich auf annähernd 300 Mill. Francs belaufen werden, viel Interesse und Sorgfalt zugewandt hat, und man kann wohl sagen, daß der Ausbau des Hafens von Casablanca im letzten Jahrzehnt Fortschritte gemacht hat, wie wir sie bei den andern Häfen Afrikas leider selten antreffen; können doch heute selbst Ozeanschiffe mit 12 m Tiefgang in den sichern Hafen einfahren (43).

Ergebnis: Zusammenfassend ist hervorzuheben, daß der Überseeverkehr

[1]) Vgl. Neptune, Antwerpen Nr. 242, 29. März 1930.

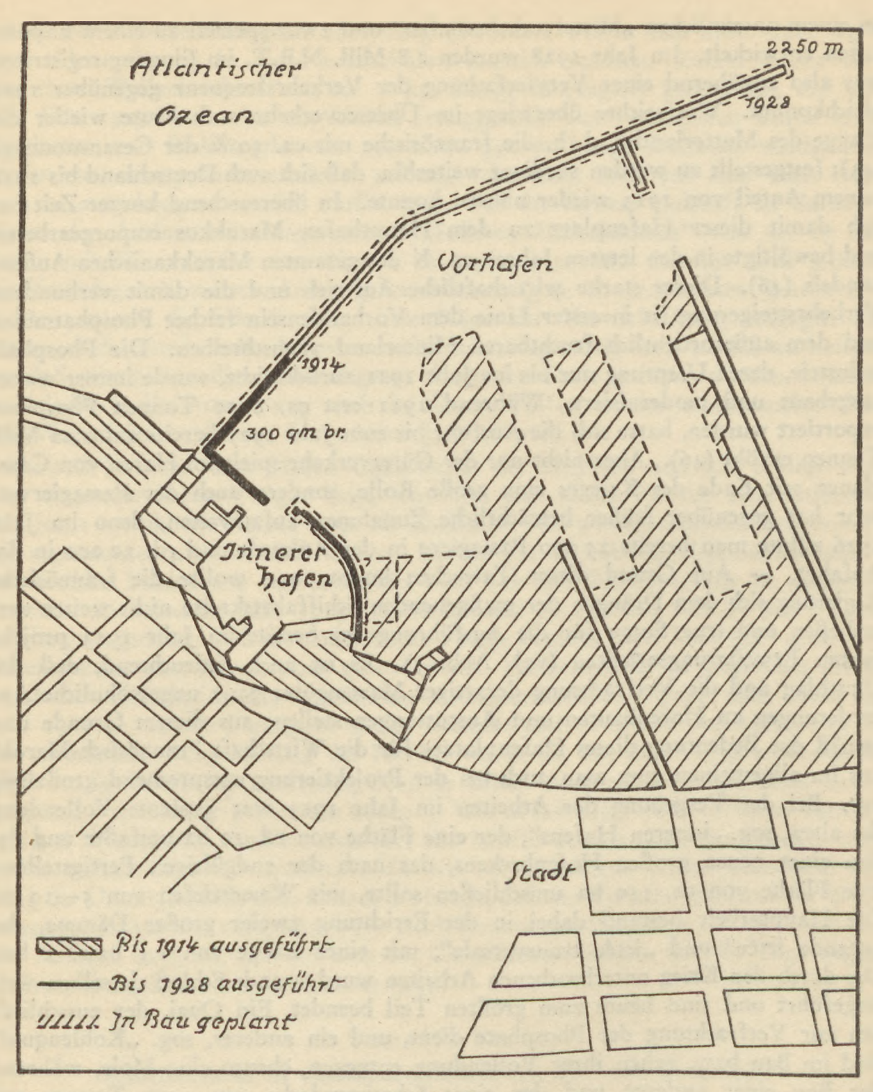


Abb. 5:
Der Hafen von Casablanca.

mit den nordafrikanischen Häfen, der vor dem Krieg verhältnismäßig gering war, sich nach dem Krieg immer mehr auf den Hafen Casablanca zentralisierte, der als Überseehafen heute auch den transatlantischen Güterverkehr Marokkos in weitestem Maße erledigt. Dem technischen Ausbau der Häfen, auch den von nicht dominierender Stellung, innerhalb dieser Zone, wurde dagegen in jeder Hinsicht in der Nachkriegszeit große Aufmerksamkeit geschenkt, so daß dieselben in Zukunft in immer stärkerem Maße auch als Anlaufhäfen für die Südatlantikfahrt dienen werden.

2) Die Häfen des tropischen Afrika.

Einführung. Gerade an der Westküste des tropischen Afrika zeigt sich mit besonderer Deutlichkeit der Vorteil der geographischen Anordnung bei der Untersuchung der einzelnen Gebiete, da dieselben außerordentlich stark zersplittert sind. Fast jeder der wichtigen Kolonialstaaten hat eine oder mehrere Besitzungen, die räumlich getrennt und teilweise ohne jeden inneren Zusammenhang sind. Zum tropischen Afrika rechnen wir folgende Gebiete, soweit sie Zugang zum Atlantischen Ozean haben: Französisch-Westafrika, das die Kolonien Senegal, Französisch-Guinea, Elfenbeinküste und Dahomey umfaßt, dann Gambia, Portugiesisch-Guinea, Sierra Leone und die Republik Liberia, weiterhin die Goldküste, Togo, Nigeria, Kamerun, Spanisch-Guinea, Französisch-Äquatorialafrika, Belgisch-Kongo und Angola. Diese Gebiete mit ihren teilweise riesenhaften Ausmaßen stehen alle unter dem Einfluß eines tropischen Klimas und einer tropischen Vegetation, die natürlich für Produktion und Wirtschaft in weitestem Maße bestimmend ist. Die verschiedenartigen Erzeugnisse, wie ölhaltige Früchte, Kakao, Edelhölzer etc. gewannen gegen Ende des 19. und vor allem zu Beginn des 20. Jahrhunderts immer mehr Interesse für die Weltwirtschaft. Dies führte zu einem planmäßigen Ausbau gerade der Gebiete, die sich für die Gewinnung der eben genannten, in Europa besonders begehrten Produkte gut eigneten. Auf Grund dieser Tatsache konzentrierte sich der wirtschaftliche Schwerpunkt und damit auch der von Handel und Verkehr allmählich auf den Teil Westafrikas, dessen Küste genau von Westen nach Osten verläuft, also im wesentlichen auf die Kolonien Elfenbeinküste, Goldküste und Nigeria. Neben diesen wirtschaftlich schon sehr weitgehend erschlossenen Kolonien, gibt es natürlich auch noch Gebiete, die erst am Anfang ihrer Entwicklung stehen, und denen selbst die Hochkonjunktur der Nachkriegsjahre nicht die gewünschte Stellung auf dem Weltmarkt bringen konnte. Dasselbe uneinheitliche Bild, wie es der wirtschaftliche Stand der einzelnen Kolonien zeigt, finden wir bei der Untersuchung der verschiedenen Häfen des tropischen Afrika. Obwohl hier, wie fast überall an der Westküste Afrikas, die Häfen — sehr oft Mündungshäfen mit davorliegenden Barren — schon von Natur aus meist schlecht sind, so sind doch mitunter auch gute natürliche Hafenplätze, wie z. B. Freetown in Sierra Leone oder Lobito in Angola anzutreffen. Die künstlichen Anlagen in den betreffenden Häfen waren, soweit überhaupt solche bestanden, schon vor dem Krieg teilweise noch sehr primitiv. Ihrer Bestimmung nach sind die Hafenplätze des tropischen Afrika ausschließlich sog. „Endhäfen" oder besser gesagt typische Exporthäfen, vielfach sogar Spezialhäfen, mit Ausnahme von Dakar, das infolge seiner exponierten geographischen Lage schon immer auch als Anlaufhafen für die Südamerika- und Südafrika-Fahrt diente. Aber auch in der Stärke des Schiffsverkehrs stand dieser Hafen, der schon lange vor dem Krieg die Bezeichnung eines großen „Mittelverkehrshafens" beanspruchen konnte, außerhalb der Reihe der übrigen Häfen des tropischen Afrika, von denen nur wenige schon damals die 1 Mill.-Grenze in erheblichem Maße überschritten haben.

aa) Die Häfen der west-östlich gerichteten Küste.

Einführung. Dieser Küstenteil Westafrikas umschließt von Westen nach Osten die Kolonien Französisch-Westafrikas, Gambia, Portugiesisch-Guinea, Sierra Leone, Liberia, die Goldküste, Togo und Nigeria, Gebiete, die im allgemeinen

ohne bemerkenswerten inneren Zusammenhang sind. Eine gewisse Ausnahme machen die Gebiete, die unter den gemeinsamen Begriff „Französisch-Westafrika" fallen und die Kolonien Senegal, Französisch-Guinea, Elfenbeinküste und Dahomey umfassen. Da diese Gebietsteile sowohl wirtschaftlich und verkehrstechnisch als auch in Bezug auf die Verwaltung teilweise eng miteinander verbunden sind, so mag zu Anfang einiges Zusammenfassende hervorgehoben werden, zumal auch in der Literatur diese Kolonien meist nicht einzeln, sondern in ihrer Gesamtheit erwähnt werden. Andererseits ist aber der wirtschaftliche Stand der betreffenden Länder dort außerordentlich verschieden; dies erklärt auch, daß ein Gesamtüberblick, auf die einzelnen Kolonien bezogen, nicht immer das richtige Bild ergeben würde. Neben Gebietsteilen, die in der Weltwirtschaft eine Rolle spielen, stehen jedenfalls auch solche, bei denen von einer wirtschaftlichen Entwicklung kaum die Rede sein kann. Am besten entwickelt waren von jeher aus naheliegenden Gründen die ans Meer grenzenden Landesteile, vor allem die Kolonie Senegal.

Gerade nach dem Krieg setzte in Französisch-Westafrika ein intensiver wirtschaftlicher Aufschwung ein, und der Ausfuhrhandel gewann durch die großen Verfrachtungen an ölhaltigen Produkten immer stärkere Bedeutung. Im Jahr 1927 betrug beispielsweise die Ausfuhr von Erdnüssen und Palmkernen aus diesem Gebiet ca. 500 000 Tonnen oder annähernd $^2/_3$ des tonnage- und wertmäßigen Gesamtexports. Der Gesamtaußenhandel Französisch-Westafrikas betrug z. B. im gleichen Jahr 1,18 Mill. Tonnen gegen ca. 707 000 Tonnen im Jahr 1913, was einer Steigerung von rd. 70 % entspricht[1]). Das Mutterland einschließlich Kolonien war daran mit 57 % (im Jahr 1927) bzw. 47 % (im Mittel von 1909—13) beteiligt, in weitem Abstand gefolgt von England, das bei einem Stand von 12 % im selben Jahr eine Einbuße von nicht weniger als 19 % gegenüber vor dem Krieg erlitt, während Deutschland zu dieser Zeit seinen Vorkriegsstand fast wieder erreicht hatte (43). Nicht zuletzt hatte auch der Schiffsverkehr, der im Jahr 1929 mit der stattlichen Zahl von über 20 Mill. B.R.T. im Ein- und Ausgang ausgewiesen wurde, seine Frequenz gegenüber der Vorkriegszeit ungefähr verdoppeln können. Nur den weitläufigen und kostspieligen Verbindungen mit dem Hinterland, die sich natürlich sehr nachteilig auf Handel und Verkehr auswirken, ist es zuzuschreiben, daß der an sich schon bedeutende wirtschaftliche Aufschwung dieser Kolonien und die damit verbundene Steigerung des Verkehrs in den betreffenden Überseehäfen nicht noch größeren Umfang angenommen hatte.

Die Häfen Senegals.

Senegal war von jeher innerhalb des großen Westafrikanischen Kolonialgebiets die wirtschaftlich wertvollste und bedeutendste Kolonie. Weltwirtschaftlich von Wichtigkeit ist vor allem die große Produktion von Erdnüssen, während als anderer, wesentlicher Faktor, der zum Aufschwung der Kolonie beigetragen hat, die vorteilhafte geographische Lage gegenüber den Schiffahrtsstraßen des Südatlantik genannt werden mag. Unter den fünf oder sechs Häfen, die heute noch von Überseeschiffen angelaufen werden, ist nur einer, der im Rahmen unserer Untersuchung erwähnt werden kann, dessen Stellung aber auch zugleich nicht nur innerhalb Senegals, sondern darüber hinaus im gesamten Westafrikanischen Ko-

[1]) Vgl. L'Afrique Française, Paris 1928, S. 110 ff.

lonialgebiet eine ausgesprochen dominierende ist, der Hafen Dakar [1]). Von den übrigen Hafenplätzen verdienen lediglich noch Kaolack und Rufisque infolge ihrer starken Verkehrssteigerung in den letzten Jahren Erwähnung, auf deren Entwicklung jedoch ihrer relativ geringen Bedeutung wegen nicht näher eingegangen werden soll [2]).

D a k a r. Dakar ist schon seit langer Zeit der wichtigste und bedeutendste Hafen der Kolonie Senegal. An der am weitesten in den Südatlantischen Ozean vorgeschobenen Spitze des afrikanischen Kontinents gelegen, bildete er schon vor dem Krieg ganz von selbst den natürlichen Stützpunkt der Südafrika- und eines großen Teils der Südamerika-Fahrt. Schon infolge der oft unumgänglichen Notwendigkeit für die die Süd- und Westafrika-Route befahrenden Schiffe, auf der Reede von Dakar vor Anker zu gehen, konnte dieser Hafen vor dem Krieg einen für afrikanische Verhältnisse immerhin sehr beachtenswerten Schiffseingang von ca. 2000 Fahrzeugen mit 2,7 Mill. N.R.T. aufweisen (vgl. Tab. 14). Daran war, wie überhaupt in den meisten Kolonialhäfen, das Mutterland, in diesem Fall wiederum Frankreich, mit dem weitaus größten Prozentsatz beteiligt. Die afrikanische Westküste besaß also hier bereits vor dem Krieg erstmals einen großen „Mittelverkehrshafen", der vorwiegend die Funktion eines Bunkerhafens zu erfüllen hatte. Der Güterverkehr bestand deshalb auch großenteils im Import von Kohlen und erst in zweiter Linie in der Ausfuhr von Erdnüssen. — Im Besitz einer prächtigen, gut geschützten Reede mit genügend tiefen Ankerplätzen, bot dieser Hafen den zahlreichen Schiffen jederzeit einen sicheren Unterschlupf, obwohl festgestellt werden muß, daß er im Bezug auf künstliche Anlagen vor dem Krieg immer etwas stiefmütterlich behandelt wurde. Es standen nämlich damals nur ca. 2 km Quailänge zur Verfügung, von denen nur annähernd 700 m für große Seeschiffe benutzbar waren, weshalb auch das Laden und Löschen fast ausschließlich mittels Leichter geschah (43).

T a b e l l e 14:

Schiffseingang in Dakar.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1913	1921	1925	1926	1927	1928	1929
Zahl	2023	1232	2001	2228	2248	2961	2593
Tonnage	2,724	2,236	3,100	3,400	2,938	4,598	4,191

1913: Vgl. Wirtschaftlicher Nachrichtendienst, Berlin, 1914.
1921—26: nach Nr. 44 des Lit.-Verz.
1927: nach Nr. 37 des Lit.-Verz., Jahrg. 1928/29.
1928 u. 29: Vgl. Inventaire du Domaine Colonial Français, Paris 1930.

Seit dem Krieg und insbesondere in den letzten Jahren ist es Dakar gelungen, seine Funktion als Bunkerstation für die Südatlantischen Linien immer weiter auszubauen und von den seitherigen Anlaufhäfen Las Palmas und Teneriffa einen beträchtlichen Teil des Schiffsverkehrs abzuziehen und damit in die Reihe der „Großverkehrshäfen" aufzurücken. Daß Dakar heute den Löwenanteil des Überseehandels- und -Verkehrs Senegals bewältigt, besagt auch sehr deutlich der

[1]) Vgl. L'Afrique Française, Paris 1928, S. 110.
[2]) Vgl. L'Afrique Française, Paris 1930, Nr. 8.

große Unterschied in der Verkehrsfrequenz gegenüber den andern Häfen des Landes. Von 4,6 Mill. N.R.T., die im Jahr 1929 in sämtlichen Häfen Senegals einliefen, entfielen allein auf Dakar ca. 4,2 Mill. N.R.T.[1]); es ergibt sich also eine Steigerung gegenüber 1913 von rd. 55 %. Bemerkenswert ist hier die Feststellung, daß dieser Hafen nunmehr in der Stärke des Schiffsverkehrs beispielsweise bereits vor den französischen Häfen Bordeaux und Rouen rangiert. Was das Flaggenbild im Hafen von Dakar anbetrifft, so sind hier keine wesentlichen Veränderungen gegenüber der Vorkriegszeit zu konstatieren, abgesehen von der bei den Häfen am Südatlantik immer wiederkehrenden Tatsache des durch den Krieg bedingten Rückgangs des deutschen Anteils und dem Vordrängen der U.S.A.-Flagge. Über die Hälfte aller ein- und auslaufenden Schiffe führten z. B. 1926 die französischen Farben. Entsprechend dem Schiffsverkehr hatte Dakar in den letzten Jahren auch einen ungewöhnlich starken Güterverkehr zu bewältigen, betrug dieser doch beispielsweise 1929 $^2/_3$ des gesamten Güterumschlags in sämtlichen Häfen Senegals, d. h. annähernd 1 Mill. Tonnen, während der Personenverkehr auch heute noch wie vor dem Krieg nur eine untergeordnete Rolle spielt. Aber nicht nur die wachsende Bedeutung für die internationale Handelsschiffahrt war es wohl, was die französische Regierung veranlaßt hat, diesem Hafen erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden, sondern nicht zuletzt dürften es rein strategische Gesichtspunkte gewesen sein, die für den Ausbau des Hafens von Dakar maßgebend waren, da gerade dieser Hafen sich infolge seiner günstigen geographischen Lage als Flottenstützpunkt zur Sicherung des französischen Kolonialreiches in hervorragender Weise eignet. Bei aller Wichtigkeit als maritimer Stützpunkt wäre es jedoch nicht richtig, seine Bedeutung als Exporthafen, die besonders seit dem Krieg außerordentlich gewachsen ist, zu übersehen. Senegal produziert ja, wie schon gesagt, heute ganz beträchtliche Mengen ölhaltiger Früchte, wie Erdnüsse und Palmkerne, die größtenteils über Dakar verfrachtet werden. Eingeführt werden neben Bunkerkohle, die gewichtsmäßig ebenfalls wieder den Hauptanteil der gelandeten Güter ausmacht, in der Hauptssache Baumwollwaren, Lebensmittel, Automobile etc. — Die wirtschaftliche und militärische Bedeutung des Hafens von Dakar, die, wie die Untersuchung gezeigt hat, von Jahr zu Jahr in immer stärkerem Maße in Erscheinung trat, hatte notwendigerweise zur Folge, daß man sich auch hier entschließen mußte, den Hafen auszubauen, um durch Verbesserungen der Hafenausrüstungen den gesteigerten Anforderungen soweit als möglich gerecht zu werden; umso mehr als auch heute noch Dakar einer der wenigen Hafenplätze an der gesamten westafrikanischen Küste ist, die als Hafen in schiffahrtstechnischem Sinn anzusprechen sind. Sofort nach Kriegsschluß nahmen dann auch die langgehegten Pläne greifbare Form an. Die damals noch nicht ganz 100 ha umfassende Reede sollte annähernd verdoppelt, und die Quailänge auf 4000 m erhöht werden; ebenso war Hand in Hand damit eine Vertiefung der Anker- und Anlegstellen auf 10 m und mehr vorgesehen. Die Ausführung dieser projektierten Arbeiten ging aber nicht so rasch von statten, wie es notwendig gewesen wäre. Im Jahr 1925 wurden dann neue zusätzliche Arbeiten genehmigt, wie der Bau einer Bekohlungsanlage und der eines Güterbahnhofes. Inwieweit alle diese Neuerungen und Verbesserungen tatsächlich in Angriff genommen wurden, bzw. schon fertiggestellt werden konnten, vermag auf Grund der vorhandenen Literatur

[1]) Vgl. Inventaire du Domaine Colonial Français, Paris 1930.

nicht einwandfrei festgestellt zu werden. Festzustehen scheint jedoch, daß einerseits z. Zt. an den Hafenanlagen gearbeitet wird, weiter, daß immerhin die Kohlenbunkerstation im Jahr 1927/28 fertiggestellt werden konnte; andererseits bleibt festzustellen, daß die vorhandenen Anlagen bei weitem nicht genügen, um den noch immer stärker anwachsenden Schiffsverkehr aufzunehmen; demnach muß auch heute noch eine große Anzahl Schiffe, besonders Kohlendampfer, ihre Ladung auf Ankerplätzen mit eigenem Geschirr in Leichter überladen (32 und 37, S. 951). Trotz dieses nicht gerade sehr günstig zu nennenden baulichen Zustandes des Hafens ist es kaum zweifelhaft, daß Dakar als maritimer Stützpunkt sowohl für die Schiffahrt, als auch neuerdings für den Flugverkehr gerade für die nächste Zukunft von erheblicher Bedeutung bleiben wird.

Die Häfen Gambias.

Die nur 8000 qkm große englische Kolonie Gambia liegt sozusagen inmitten von Senegal und besitzt nur eine kurze Küste. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Kolonie war schon immer verhältnismäßig sehr gering. Der einzige Ozeanhafen und zugleich die Hauptstadt ist das an der Mündung des Gambiaflusses liegende Bathurst. Infolge der schon erwähnten geringen Bedeutung für den Welthandel ist es erklärlich, daß auch die Literatur, die über Gambia im allgemeinen und Bathurst im speziellen in dieser Beziehung einwandfreie Auskunft gibt, recht spärlich ist.

Bathurst. Absolut gesehen war Bathurst vor dem Krieg ein typischer „Kleinverkehrshafen", obwohl der Schiffsverkehr an der allgemeinen Bedeutung dieses Hafenplatzes gemessen damals immerhin noch verhältnismäßig groß zu nennen war: 625 000 N.R.T. liefen 1913 aus Übersee ein; der weitaus größte Teil der Schiffe führte die englische Flagge, Deutschlands Anteil betrug ca. 10 % (43). Der Hauptexportartikel Gambias war von jeher die Erdnuß. Im Jahr 1913 wurden davon ca. 60 000 Tonnen verschifft, deren Wert sich fast mit dem der Gesamtausfuhr von rd. 660 000 Pfund Sterling deckte. Die Einfuhr, die sich auf annähernd denselben Betrag belief, bestand hauptsächlich aus Baumwollwaren, Reis und Kolanüssen.

Der Krieg und seine Folgen riefen hier einschneidende Veränderungen eigentlich kaum hervor. Die besondere Stellung des Schiffsverkehrs im Rahmen der allgemeinen Wirtschaft wurde zwar nach dem Krieg noch verstärkt; dies ergibt sich aus der Tatsache, daß 1928 der Schiffsverkehr im Hafen von Bathurst 582 Schiffe mit 1,3 Mill. N.R.T. betrug, so daß dieser nunmehr sogar als kleiner „Mittelverkehrshafen" bezeichnet werden kann [1]). Das Flaggenbild hat eine Änderung nur insofern erfahren, als die amerikanischen Farben immer stärker in den Vordergrund treten, und es ist hieraus wieder einmal ziemlich deutlich zu erkennen, daß die Amerikaner neuerdings starkes Interesse auch am westafrikanischen Handel haben [2]) (vgl. S. 24). Export und Import erhöhten sich zwar in den Nachkriegsjahren ebenfalls dauernd; in der Art der verschifften und gelandeten Güter sind aber wesentliche Verschiebungen nicht zu verzeichnen. Im Jahr 1928 wurden z. B. 76 700 Tonnen Erdnüsse ausgeführt; dem Wert nach betrug Ausfuhr und Einfuhr im selben Jahr je 1,2 Mill. Pfund Sterling. Die wertmäßige Steigerung war also prozentual erheblich größer als die gewichtsmäßige (41). — Trotz der wirtschaft-

---

[1]) Vgl. The Board of Trade Journal, London, Nr. 174, 10. Okt. 1929.
[2]) Vgl. Der neue Orient, Berlin, Nr. 3/4, 25. Mai 1919.

lichen Erstarkung der Kolonie und der damit verbundenen Steigerung des Überseeverkehrs sind die künstlichen Anlagen im Hafen von Bathurst auch heute noch in einem Zustand recht primitiver Art. Quais sind keine vorhanden; nur ein „Government-Pier" von 170 Fuß Länge gestattet das Anlegen von Leichtern, welche die Schiffe, die im offenen Fahrwasser ankern, bedienen. Dagegen besitzt der Hafen einen andern großen Vorteil, nämlich den, daß der Gambiafluß auch für kleine Ozeandampfer bis 250 km stromaufwärts schiffbar ist und im Gegensatz zu den meisten westafrikanischen Flüssen keine Barre vor der Mündung hat (32).

Die Häfen Französisch-Guineas.

Französisch-Guinea, ein weiterer Teil des großen Französisch-Westafrikanischen Kolonialgebiets, ist ein verhältnismäßig schmaler Küstenstreifen, der sich zwischen Portugiesisch-Guinea und Sierra Leone einschiebt. Französisch-Guinea besitzt nur *einen* Hafen, der für den Überseeverkehr von Wichtigkeit ist, Konakry, während der zweite Hafen, Viktoria, wie vor dem Krieg nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Tabelle 15:

Schiffseingänge in Französisch Guinea.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1930
Tonnage	792	923	878	957	915	926	1050	1780

1922—27: nach Nr. 44 des Lit.-Verz.
1928: nach Nr. 41 des Lit.-Verz. (Mittel von Ein- und Ausgang).
1930: Vgl. La Dépêche Coloniale, Paris, 18. Juli 1930, Nr. 9768.

Konakry. Konakry, das unmittelbar am Meer liegt, ist einer der wenigen guten natürlichen Häfen an der Westküste Afrikas. Obwohl Zahlen über den Schiffsverkehr in der Vorkriegszeit fehlen, so ist doch nicht anzunehmen, daß er damals schon über den Rahmen eines „Kleinverkehrshafens" hinausgewachsen war. Der Hafen selbst bestand aus einer großen und kleinen Reede mit günstiger Einfahrt, die beide durch die Looinseln gegen die brandende See geschützt sind. Die reichen natürlichen Bestände Guineas an kautschukhaltigen Pflanzen hatten vor dem Krieg zur Folge, daß Kautschuk das wichtigste Produkt war, das über Konakry nach Übersee verfrachtet wurde. Erst mit der bekannten „Kautschukkrise" im Jahr 1912 trat hier eine grundlegende Änderung ein; der Export dieses Produktes begann immer mehr zu sinken.

Nach dem Krieg zeigte der Überseeverkehr, der ja in diesem Fall mit dem Gesamtschiffsverkehr annähernd identisch ist, eine stark ansteigende Tendenz. 1930 liefen 389 Überseeschiffe mit 1,78 Mill. N.R.T. größtenteils unter französischer Flagge den Hafen Konakry an, gegen ca. 800 000 N.R.T. im Jahr 1922 (vgl. Tab. 15). Dieser Hafen hat sich also im Verlauf der letzten 10 Jahre zu einem „Mittelverkehrshafen" im Sinne unserer Klassifikation entwickelt. Im Güterverkehr trat an die Stelle des unrentabel gewordenen Anbaus von Kautschuk als Hauptausfuhrartikel Palmkerne: 1928 wurden davon 12 000 Tonnen exportiert (41). Aber auch die Ausfuhr von Erdnüssen hat in jüngster Zeit eine beachtenswerte Höhe erreicht; ebenso neuerdings die von Bananen; soll doch der Anbau dieser Frucht derartige Fortschritte gemacht haben, daß im Jahr 1929 be-

reits ca. 12 000 Tonnen ausgeführt werden konnten [1]). Außerdem soll nicht unerwähnt bleiben, daß in den letzten Jahren auch der Export von Kautschuk wieder gestiegen ist, wenngleich er bis jetzt ohne nennenswerten Einfluß auf den Güterverkehr geblieben ist. In der Art der eingeführten Güter hat sich seit der Vorkriegszeit keine wesentliche Änderung vollzogen. Importiert wurden wie in allen afrikanischen Kolonien in erster Linie Industrieerzeugnisse, Baumwollwaren, Lebensmittel etc. — Der Hafenausbau, der seit Kriegsende keine grundlegenden Erweiterungen mehr erfahren hatte, besitzt heute eine durch einen breiten Piers verlängerte Mole von 385 m Länge (32). Ein Teil davon kann zum Anlegen von Schiffen bis 6 m Tiefgang benützt werden. Meistenteils sind jedoch die Schiffe gezwungen, auf der Reede vor Anker zu gehen und mittels Leichter oder gar Brandungsbooten zu laden und zu löschen (43). Erwähnenswert ist noch, daß die „wharf" Gleisanschluß an die ins Innere führende Bahnlinie besitzt und bereits Kühlhäuser zur Lagerung der Bananen im Bau sind. Ein weiterer Ausbau des Hafens wäre bei der immer stärkeren Beanspruchung desselben und bei dem verhältnismäßig ansehnlichen Schiffsverkehr sicherlich nicht unangebracht.

Die Häfen Sierra Leones.

Die Bedeutung der englischen Kolonie Sierra Leone für die Weltwirtschaft gründet sich vor allem auf die Produkte der Ölpalme, die dem ausgehenden Güterverkehr das Gepräge geben. Handel und Verkehr dieser Kolonie konzentrierten sich von jeher in der auf einer Halbinsel gelegenen Hafenstadt Freetown, die ihrerseits wieder durch zwei Eisenbahnlinien mit dem Hinterland verbunden ist.

Freetown. Viele Kenner bezeichnen Freetown als den besten natürlichen Hafen an der ganzen Westküste Afrikas [2]). Infolge der günstigen Einfahrt und der großen Tiefe (Minimum an Barre und Zufahrtskanal 14 m) diente er schon immer als Aufenthaltsort für die Einheiten der englischen Kriegsflotte, die in dieser Gegend lagen. Doch ganz abgesehen von seiner strategischen Bedeutung hatte Freetown als ausschließlicher Exporthafen von Palmkernen und Palmöl bereits seit Jahrzehnten eine gewisse Bedeutung erlangt. Dies kommt in erster Linie in dem immerhin verhältnismäßig ansehnlichen Schiffsverkehr zum Ausdruck, der diesen Hafen schon vor dem Krieg zu einem sogenannten „Mittelverkehrshafen" stempelte; wohl der gesamte Schiffsverkehr der Kolonie mit ca. 1,3 Mill. N.R.T. im Eingang wickelte sich daselbst ab. Bezüglich der Flaggenfrage ist festzustellen, daß etwa 70 % der einlaufenden Schiffe die englische Flagge führten, andererseits aber auch Deutschland mit rd. 25 % am Schiffsverkehr beteiligt war. Insbesondere die Woermannlinie vermochte vor dem Krieg von Jahr zu Jahr festeren Fuß in Sierra Leone zu fassen (43). Hinsichtlich des Güterverkehrs ist besonders bemerkenswert, daß der weitaus größte Teil des Exports an Palmkernen, nämlich ca. 80—90 % nach Deutschland wanderte, das speziell vor dem Krieg sehr rege Handels- und Verkehrsbeziehungen mit diesem Hafen unterhielt. Obwohl die natürlichen Bedingungen des Hafens mit seinem ruhigen und tiefen Fahrwasser sehr günstige sind, so bestand andererseits auch hier keine Möglichkeit für die Seeschiffe, am Quai anzulegen. Immer-

[1]) Vgl. La Dépêche Coloniale, Paris 18. Juli 1930, Nr. 9768.
[2]) Vgl. Renseignements Colonieaux, Paris, März 1928, Nr. 3, sowie Nr. 23.

hin konnten Personen und Güter gefahrloser übergesetzt bzw. umgeladen werden, als in den meisten afrikanischen Hafenplätzen im Bereich des Südatlantik.

Tabelle 16:

Schiffseingänge in Sierra Leone.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1913	1920	1925	1926	1927	1928	1929
Zahl	993	496	708	785	826	860	855
Tonnage	1,464	1,219	1,870	2,027	2,266	2,393	2,402

Davon in Freeetown: 1928: 827 Schiffe mit 2,324 Mill. N.R.T.
1929: 802 Schiffe mit 2,336 Mill. N.R.T.
1913: nach Nr. 48 des Lit.-Verz.
1920: Vgl. The Financial News, London, 2. März 1922, Nr. 11515.
1925—29: Vgl. Neptune, Antwerpen, 28. Dez. 1930, Nr. 151.

Die Entwicklung Sierra Leones und auch die von Freetown zeigte nach der Unterbrechung durch den Weltkrieg weiterhin ein günstiges Bild. Der Schiffsverkehr konnte sich seit 1920 bereits wieder verdoppeln und betrug 1929 ca. 2,3 Mill. N.R.T., was zur Folge hatte, daß Freetown heute immerhin als großer „Mittelverkehrshafen“ anzusprechen ist (vgl. Tab. 16) [1]. Der Schiffsverkehr ist übrigens heute wieder in stärkerem Maße an das Mutterland gebunden als dies vor dem Krieg der Fall war. Der Anteil der deutschen Flagge betrug z. B. im Jahr 1927 nur noch ca. 10 %. Es ist also leider den deutschen Linien bis jetzt noch nicht gelungen, ihre immerhin einflußreiche Stellung, die sie vor dem Krieg im Schiffsverkehr innehatten, wieder zu erlangen. Auch der Güterverkehr im Hafen nahm bemerkenswerte Dimensionen an; so wurden z. B. im Jahr 1927 64 000 Tonnen Palmkerne und Palmöl, d. h. ¾ der Gesamtausfuhr nach Übersee verfrachtet. Erfreulicherweise zeigt hier die Untersuchung, daß sich Deutschland im Gegensatz zum Schiffsverkehr seine alte Position wieder zurückerobern konnte, denn schon im Jahr 1927 ging wieder die Hälfte des Gesamtexports dorthin. Der Anteil Deutschlands an der Einfuhr, die im wesentlichen aus Baumwollwaren, Tabak, Metallwaren, Kohlen, Mehl, Baumaterialien, Alkohol, Getränke etc. besteht, betrug in jenem Jahr allerdings nur etwa 10 %. — Daß bei solch beträchtlichem Verkehr für die Seeschiffe immer noch keine Möglichkeit besteht, am Quai anzulegen, schafft fast unhaltbare Zustände im Hafen. Zur Aufnahme der gelöschten bzw. zu verschiffenden Güter sind in den letzten Jahren lediglich 3 Landungsbrücken von 150 Fuß Länge und 30 Fuß Breite gebaut worden, die teils von der Regierung, teils von privaten Firmen unterhalten werden (3). Einige Dampfkranen bis zu 10 Tonnen Tragkraft, sowie eine Werkstätte zur Ausführung kleiner Schiffsreparaturen stehen neuerdings ebenfalls zur Verfügung. Im Ganzen muß jedoch festgestellt werden, daß der Stand der technischen Einrichtungen und Bauten der Bedeutung des Hafens im bezug auf den Schiffsverkehr in keiner Weise entspricht.

---

[1]) Inwieweit es berechtigt ist, den Schiffsverkehr in Sierra Leone mit dem in Freetown zu identifizieren, ergibt sich aus der Feststellung, daß von insgesamt 855 Schiffen mit 2,4 Mill. N.R.T. im Jahr 1929 802 mit 2,34 Mill. N.R.T. in Freetown einliefen (Vgl. Neptune, Antwerpen, Nr. 151, 28. Dez. 1930).

Die Häfen Liberias.

Die Negerrepublik Liberia ist der einzige selbständige Staat an der Westküste Afrikas. Die 560 km lange sog. Pfefferküste, ist eine Flachküste und besitzt deshalb keine guten natürlichen Häfen. Dafür ist Liberia ein außerordentlich fruchtbares Land und verfügt über große Bestände an Ölpalmen, deren Früchte neben andern Produkten wie Piassava, Kaffee, Kakao und Gummi fast ausschließlich über den Hafen Monrovia verfrachtet werden (41).

Tabelle 17:

Schiffseingänge in Liberia.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1913	1922	1925	1927
Zahl	470	864	904	1056
Tonnage	1,106	1,871	2,062	2,499

1913: Nur Monrovia.
1913: Vgl. Nachrichten für Handel und Industrie, Berlin, 30. Aug. 1916, Nr. 68.
1922—25: nach Nr. 54 des Lit.-Verz.
1927: nach Nr. 43 des Lit.-Verz.

Monrovia. Monrovia, an der Mündung des St. Paul Flusses gelegen, ist einer der typischen Häfen an der Westküste Afrikas, in denen die großen Seeschiffe infolge einer Barre draußen auf offener See vor Anker gehen müssen. Dies hinderte jedoch nicht, daß dieser Hafen schon früh einen immerhin beachtenswerten Handel und Verkehr mit überseeischen Ländern aufwies und als kleiner „Mittelverkehrshafen“ angesprochen werden konnte. 1913 liefen beispielsweise 1,1 Mill. N.R.T. Schiffe in Monrovia ein, von denen, was besonders bemerkenswert ist, über die Hälfte die deutsche Flagge führte (vgl. Tab. 17). Darüber hinaus ergibt die Untersuchung, daß Deutschland und England vor dem Krieg zu 90 % den liberianischen Markt beherrschten, wobei besonders hervorgehoben zu werden verdient, daß Deutschland mit ca. ²/₃ dabei an weitaus erster Stelle stand (43). Wiederum war es hier die deutsche Woermannlinie, die sich um diese Entwicklung sehr verdient gemacht hat und selbst eigene Faktoreien entlang der Küste gründete. — Künstliche Hafenanlagen besaß Monrovia vor dem Krieg noch nicht, zudem wäre ein Überfahren der Barre in ihrem damaligen Zustand für große Schiffe ein Ding der Unmöglichkeit gewesen. Ladung und Passagiere wurden deshalb in Brandungsbooten über die Untiefen befördert, was jedoch während der Regenperiode und des Nachts oft mit großen Gefahren verbunden war.

Auch in der Nachkriegszeit zeigte die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung Liberias ein im Großen und Ganzen wenig verändertes Bild. Der Schiffs- und Güterverkehr erreichte im Lauf der Jahre seine Vorkriegsstärke wieder; ersterer hielt sich 1927 sogar etwas über dem Stand der Vorkriegszeit, so daß Monrovia auch heute noch als ein „Mittelverkehrshafen“ bezeichnet werden kann (vgl. Tab. 17). Dagegen zeigt das Flaggenbild der Nachkriegsjahre ein anderes, stark verändertes Gesicht: Deutschland konnte hier seine dominierende Stellung wenigstens bis zum Jahr 1927 noch nicht wieder erobern, sondern hatte England, wenn auch nur mit kleinem Vorsprung als Rivalen vor sich. Ferner ist auch das starke Vordringen Amerikas sehr bemerkenswert; 1927 führten schon 145 000 N.R.T. die U.S.A.-Flagge, und zwei amerikanische Linien laufen seit einiger Zeit

regelmäßig monatlich Monrovia an (54). Das Interesse Amerikas an einer gedeihlichen Entwicklung kommt übrigens auch darin zum Ausdruck, daß im Hafen von Monrovia mit Hilfe einer amerikanischen Anleihe neue Anlagen errichtet werden sollen (43). Wenn auch die Hoffnungen mancher Kreise, durch solche Maßnahmen könnten Handel und Verkehr binnen kurzem um ein Vielfaches gesteigert werden, vorerst nicht ganz erfüllt werden dürften, so ist dadurch sicherlich eine Steigerung des Schiffsverkehrs nicht nur mit den Vereinigten Staaten zu erwarten, sondern es werden solche Verbesserungen ganz allgemein dem Überseeverkehr auch mit andern Staaten wesentliche Erleichterungen verschaffen und Import und Export bedeutend fördern (53).

Die Häfen der Elfenbeinküste.

Die Elfenbeinküste, die im Osten an die Goldküste, im Westen an Liberia grenzt, ist neben Senegal wohl der wirtschaftlich wertvollste Teil des französisch-westafrikanischen Kolonialgebiets. Waren vor dem Krieg die Edelhölzer, vor allem Mahagoni, das typische Erzeugnis der Elfenbeinküste, so bestimmte in der Nachkriegszeit die intensive Pflege des Kakaobaus immer mehr den wirtschaftlichen Charakter dieser Kolonie und verlieh ihr einen starken Auftrieb. Die Elfenbeinküste besitzt heute sechs größere Hafenplätze wie Grand Bassam, Grand Lahou, Assini, Lassandra, Tabou und Fresco, von denen jedoch nur Grand Bassam als der weitaus wichtigste einer eingehenden Betrachtung unterzogen werden kann.

Tabelle 18:

Schiffseingang an der Elfenbeinküste.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1920	1924	1925	1926	1927
Zahl	468	918	990	1106	1087
Tonnage	1,438	2,571	2,802	3,147	3,015

1920—27: nach Nr. 44 des Lit.-Verz.

G r a n d B a s s a m. Grand Bassam, der Haupthafen des Landes, liegt ebenso wie das schon erwähnte Konakry an der offenen See. Seine Verkehrsbeziehungen zum Hinterland werden dadurch günstig beeinflußt, daß sich entlang der Küste eine Anzahl Lagunen zieht, die das Flußsystem in wertvoller Weise ergänzen. Über den Schiffsverkehr in Grand Bassam stehen aus der Vorkriegszeit leider keine Zahlen zur Verfügung, doch ist anzunehmen, daß er wohl kaum die 1 Mill. Tonnen-Grenze überschritten haben dürfte und somit damals noch unter die Kategorie der „Kleinverkehrshäfen" fiel. Der Gesamtgüterverkehr in diesem Hafen betrug im Durchschnitt der Jahre 1909/13 ca. 55 000 Tonnen und bestand, wie gesagt, in erster Linie aus kostbaren Edelhölzern [1]). Dieser Güterumschlag wurde fast ausschließlich mittels Leichter und Brandungsbooten getätigt; die weitere Abfertigung geschah an einer eisernen, mit einigen Kranen ausgestatteten Landungsbrücke — übrigens der einzigen der ganzen Kolonie — von 300 m Länge. Die künstlichen Anlagen im Hafen von Grand Bassam waren also vor dem Krieg denkbar primitiver Art.

Nach dem Krieg setzte ein bedeutender wirtschaftlicher Aufschwung in der Kolonie ein, der nicht zuletzt in der erhöhten Verkehrsfrequenz des Hafens

[1]) Vgl. L'Afrique Française, Paris 1927, Nr. 3.

Grand Bassam zum Ausdruck kam, der damit in die Reihe der „Mittelverkehrshäfen" aufrückte (vgl. Tab. 18). Im Jahr 1927 liefen z. B. 1,3 Mill. N.R.T. im Hafen ein, während der Gesamtschiffseingang an der Elfenbeinküste sich in diesem Jahr auf rd. 3 Mill. N.R.T. stellte (40, Jahrg. 1928). Ganz besonders deutlich kommt die positive Entwicklung im Güterverkehr zum Ausdruck, namentlich in der Vervielfachung des Kakaoexports. 1920 betrug die Ausfuhr darin noch nicht ganz 1000 Tonnen, 1928 bereits 14 000 Tonnen. Wertmäßig rückte damit der Kakao an die erste Stelle auf. Das Gewicht der ausgeführten Edelhölzer betrug 1928 ungefähr 80 000 Tonnen, während der Gesamtgüterumschlag sich 1929 auf 168 000 Tonnen stellte[1]). Es ist auffallend, daß sich trotz dieses relativ großen Schiffs- und Güterverkehrs die Hafenanlagen auch in Grand Bassam immer noch in schlechtem Zustande befinden, zumal die wirtschaftliche Entwicklung der Elfenbeinküste überhaupt sehr unter dem Mangel eines geeigneten Hafens leidet. Durch die ungenügenden Lösch- und Ladeeinrichtungen ist die Hafenverwaltung nämlich gezwungen, laufend beträchtliche Summen für verdorbene und geraubte Waren aufzubringen[2]). Da nun die Kapazität der „wharf" bei einem jährlichen Güterumschlag von ca. 150 000 Tonnen vollständig ausgenützt ist, will man, um den erhöhten Anforderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen, neuerdings darangehen, bei Abidyan einen neuen Tiefwasserhafen zu bauen. Ob dieses Projekt zur Ausführung gelangt, oder ob man sich damit begnügt, zusätzliche Anlagen im Hafen von Grand Bassam zu schaffen, darüber ist bis jetzt noch keine endgültige Entscheidung gefallen.

Die Häfen der Goldküste[3]).

Das Gebiet, das im Osten durch Togo, im Westen durch die Elfenbeinküste, im Norden vom französischen Sudan und im Süden vom Meer begrenzt wird, ist die englische Kolonie Goldküste. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Kolonie hielt sich in früheren Jahren im wesentlichen im Rahmen derjenigen der Nachbarkolonien. Die Hauptexportgüter der Vorkriegszeit waren mengenmäßig im Mittel der Jahre 1909/12: Kakao ca. 35 000 Tonnen, Palmkerne und Palmöl 20 000 Tonnen und ungefähr 1000 Tonnen Kautschuk. Die beiden Umschlagplätze von und nach Übersee waren damals Secondi und Akra, zwei ausgesprochene „Kleinverkehrshäfen", über deren Verkehrsfrequenz Genaueres jedoch nicht bekannt ist.

Wenn man bei irgend einer Kolonie an der Westküste Afrikas von einem gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung in der Nachkriegszeit reden darf, so ist es die Goldküste. Am deutlichsten zeigt dies ein Zahlenbeispiel: der Wert der Ein- und Ausfuhr, der 1913 ca. 7 Mill. englische Pfund betrug, stieg bis 1928 auf 26 Mill. Eine weitere Bestätigung dafür findet man in der Entwicklung des Schiffsverkehrs. Annähernd 1000 Schiffe mit über 2,7 Mill. N.R.T. liefen im Jahr 1929 die Häfen der Goldküste an, gegen 1,3 Mill. im Jahr 1922 (vgl. Tab. 19).

---

[1]) Sämtliche Häfen der Elfenbeinküste hatten vergleichsweise im Jahr 1927 einen Warenverkehr von nur 211.000 Tonnen. (Vgl. Neptune, Antwerpen, Nr. 241, 29. März 1930.)

[2]) Vgl. Deutsche Kolonialkorrespondenz, Berlin, 17. Aug. 1928, Nr. 65.

[3]) In Anbetracht der Tatsache, daß über die Häfen der Goldküste in der Literatur verhältnismäßig wenig Material vorhanden ist, schien es ratsam, die Untersuchung diesmal weitgehend ganz allgemein auf die Goldküste zu beziehen und nur den technischen Teil, die Hafenbauten für die einzelnen Häfen getrennt zu behandeln.

Über die Hälfte der ankommenden Dampfer führte jeweils die englische Flagge; ein Anteil von je ca. 10 % entfiel auf Deutschland, Frankreich und Holland (43). Ebenso deutlich zeigt der Güterverkehr die aufstrebende wirtschaftliche Tendenz der Kolonie; dabei ist jedoch nicht nur die Tatsache der absoluten Vergrößerung des Import- und Exportvolumens bemerkenswert, sondern vor allem, daß daran nicht alle Produkte gleich stark beteiligt waren. In erster Linie bestimmt heute der Kakaoanbau in weitestem Maße die Wirtschaft der Kolonie: annähernd 220 000 Tonnen Kakao im Wert von 11,23 Mill. Pfund, d. h. ca. 44 % der gesamten Weltproduktion verließen im Jahr 1928 die Häfen der Goldküste. Dagegen ging die Ausfuhr von Palmkernen und Palmöl in den letzten Jahren beträchtlich zurück. Sehr bedeutungsvoll ist ferner die erhöhte Gewinnung von Manganerz, das tonnagemäßig mit 325 000 Tonnen im Jahr 1928 im Güterverkehr an erster Stelle stand, und nicht zuletzt die sprunghafte Steigerung der Diamantenausfuhr von 365 Pfund Sterling im Jahr 1920 auf 584 000 im Jahr 1928, was selbstverständlich nur dem Werte nach von Wichtigkeit ist (41) [1]). Wenn man nach den Gründen fragt, die einen derartigen Aufschwung in solch kurzer Zeit überhaupt möglich machten, so ist dabei nicht zuletzt der intensive Bau von Eisenbahnen und Straßen nach dem Krieg zu nennen; verbinden doch heute fast 400 km Bahnlinie und 6000 km zum Teil sehr gute Autostraßen das Hinterland mit der Küste [2]). Das Schicksal der beiden oben genannten Hafenplätze Sekondi und Akra, die noch bis zum Jahr 1928 den gesamten Überseeverkehr erledigten, trotzdem aber nie über die Funktion eines kleinen „Mittelverkehrshafens" hinausgewachsen waren, nahm seit dieser Zeit durch die Inbetriebnahme des neuen Tiefwasserhafens Takoradi eine plötzliche Wendung. Während über jene beiden alten Häfen nur einiges Wenige zu berichten ist, sollen Bau und Aufgabe des neuen Hafens nachher eingehender untersucht werden.

Tabelle 19:

Schiffseingang an der Goldküste.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	Akra		Secondi		Takoradi		Goldküste zus.	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
1922	—	—	—	—	—	—	557	1,329
1925	244	713	311	895	—	—	760	2,091
1926	283	856	338	986	—	—	867	1,408
1927	290	890	380	1,073	—	—	900	2,458
1928	358	1,090	346	1,011	32	95	985	2,741
1929	—	—	364	1,100	386	1,083	999	2,758

1922: Vgl. West-Africa, London, 20. Okt. 1923, Nr. 351.
1925—28: nach Nr. 50 des Lit.-Verz.
1929: nach Nr. 49 des Lit.-Verz.

Sekondi und Akra. Die Hafenverhältnisse sowohl in Sekondi als in Akra waren von jeher denkbar ungünstig. Beide Häfen sind offene Reeden, wo mit Hilfe von Leichtern und Brandungsbooten geladen und gelöscht wird. An künstlichen Hafenbauten sind in Sekondi ein Wellenbrecher von 660 Fuß Länge und vier Landungsbrücken von je 250—300 Fuß Länge vorhanden, während Akra

[1]) Vgl. Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 189, Berlin 24. April 1930.
[2]) Vgl. Industrie- und Handelszeitung, Nr. 90, Berlin 17. April 1928.

einen Wellenbrecher von 1330 Fuß und eine Anlegestelle für Leichter von 390 Fuß Länge besitzt (51). Die Wassertiefe längs dieser sog. „Jettys“ ist bei Niedrigwasser teilweise so gering, daß selbst die Leichter Gefahr laufen, auf Grund zu geraten. Trotzdem hatten beide Hafenplätze vor Bau des neuen Hafens einen immerhin beachtenswerten Schiffsverkehr zu bewältigen mit je etwas über 1 Mill. Tonnen (vgl. Tab. 19). Die Zukunft dieser beiden Häfen wird in erster Linie von der Brauchbarkeit des neuen Hafens Takoradi abhängen; lediglich für die Manganerzausfuhr wird Sekondi auch weiterhin noch einige Bedeutung behalten.

Takoradi. Der Bau des Tiefwasserhafens Takoradi, der im Jahr 1921 begonnen wurde, sollte vor allem den benachbarten Überseehafen Sekondi entlasten und den immer häufiger anlaufenden Schiffen die Möglichkeit geben, direkt am Quai anzulegen [1]). Damit würde, so hoffte man mit Recht, die ohnedies blü-

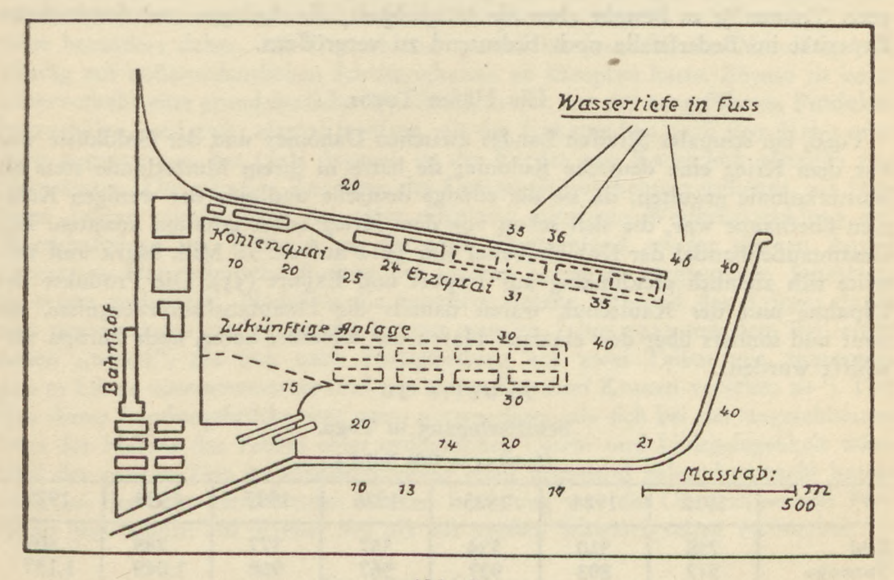


Abb. 6:

Der Hafen von Takoradi.

hende Wirtschaft neue Stärkung erfahren. Im Laufe des Jahres 1928 konnte dann der Hafen dem Verkehr übergeben werden [2]). Wie sehr das Bedürfnis nach einem solchen modernen Hafen vorhanden war, zeigte der außerordentlich starke Schiffsverkehr, der sofort nach dessen Eröffnung einsetzte. 1929 konnten bereits 386 Schiffe mit über 1 Mill. N.R.T. in Takoradi abgefertigt werden (vgl. Tab. 19). Takoradi ist also schon heute als „Mittelverkehrshafen“ anzusprechen und es unterliegt keinem Zweifel, daß dieser Hafen innerhalb ganz kurzer Zeit den größten Teil des Schiffsverkehrs der Goldküste an sich ziehen wird. Da dieser unter großem Kostenaufwand (ca. 80 Mill. Mark) errichtete Hafen insofern von

[1]) Vgl. La Dépêche Coloniale, Paris, Nr. 7008, 28. April 1921.
[2]) Vgl. Wirtschaftsdienst Hamburg, 13. April 1928, Nr. 15.

weit über die Kolonie hinausreichender Bedeutung ist, als die Ausführung dieses Planes grundsätzlich gezeigt hat, in welcher Weise die schwierigen Hafenverhältnisse an der afrikanischen Westküste gegegebenfalls überwunden werden können, so sollen die technischen Einzelheiten des Ausbaus hier noch kurz geschildert werden: 2 große Wellenbrecher von 4 bzw. 1,2 km Länge umschließen eine Hafenfläche von 270 acres (vgl. Abb. 6). Die größten Seeschiffe, die den Südatlantik befahren, können in den Hafen, der teilweise über 11 m tief ist, einlaufen und am Quai anlegen. Es sind dort Liegeplätze für vorerst 4—5 Seeschiffe vorhanden, außerdem Platz zum Vertäuen von weiteren 6 Dampfern [1]). Der Hafen selbst ist aufs modernste eingerichtet und hat besondere Lade- und Löschstellen für Erz, Kohle und auch feuergefährliche Stoffe. Die Quaianlagen sind mit großen Lagerhäusern und Schuppen versehen und mit einer größeren Anzahl Kranen ausgestattet (32). Auch neuzeitlich eingerichtete Reparaturwerkstätten fehlen nicht. Die tägliche Ladefähigkeit der vorhandenen Anlagen beträgt ca. 5000 Tonnen [1]); es besteht aber die Möglichkeit, die Anlagen und damit deren Kapazität im Bedarfsfalle noch bedeutend zu vergrößern.

Die Häfen Togos.

Togo, ein schmaler Streifen Landes zwischen Dahomey und der Goldküste war vor dem Krieg eine deutsche Kolonie; sie hatte in ihrem Mutterlande stets als Musterkolonie gegolten, da sie die einzige deutsche und eine der wenigen Kolonien überhaupt war, die sich schon vor dem Krieg selbst erhalten konnten. Der Gesamtaußenhandel der Kolonie belief sich 1912 auf ca. 20 Mill. Mark und verteilte sich ziemlich gleichmäßig auf Import und Export (55). Die Produkte der Ölpalme und der Kautschuk waren damals die Hauptausfuhrerzeugnisse, die samt und sonders über den einzigen Hafen der Kolonie, Lome, nach Europa verschifft wurden.

Tabelle 20:

Schiffseingang in Togo.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1912	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Zahl	258	310	334	357	377	388	409
Tonnage	572	803	927	967	968	1,049	1,137

1912: nach Nr. 29 des Lit.-Verz.
1924—28: nach Nr. 56 des Lit.-Verz.
1929: Vgl. Togo-Cameroun, Magasin Mensuel, Paris 1929/30.

Lome. Im Jahr 1912 liefen in Lome, das damals noch in jeder Hinsicht ein ausgesprochener „Kleinverkehrshafen" war, 572 000 N.R.T. Schiffe ein, die draußen vor der Barre vor Anker gehen mußten, um Ladung und Passagiere aufzunehmen bzw. zu löschen (29); ein großer Teil der einlaufenden Überseeschiffe führte naturgemäß die deutschen Farben. Der technische Ausbau des Hafens war damals noch verhältnismäßig primitiv, denn auch hier stand, wie in so vielen andern afrikanischen Häfen, nur eine Landungsbrücke von 350 m Länge zur Verfügung, welche zu allem Überfluß im Jahre 1912 durch einen schweren Sturm fast vollständig zerstört wurde [2]).

[1]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, 13. April 1928, Nr. 15.
[2]) Vgl. Hamburgischer Korrespondent, 18. Nov. 1912, Nr. 50.

Das Versailler Diktat brachte vor allem dadurch eine Änderung, daß Deutschland diese Kolonie an die Allierten abtreten mußte, aber auch insofern, als das Gebiet durch die Annexion geteilt wurde und England die Verwaltung des westlichen, Frankreich die des östlichen Teils übernahm. Diese Teilung kommt jedoch nicht nur rein verwaltungstechnisch zum Ausdruck, sondern wirkt sich auch in einer teilweisen Verlagerung von Handel und Verkehr aus. Während die Exportgüter des französischen Produktionsgebietes auch heute noch ausschließlich über Lome verschifft werden, wandern die des englischen Distrikts vielfach nach Akra resp. Takoradi [1]). Trotzdem betrug der Schiffseingang in Lome im Jahr 1929 bereits 1,1 Mill. N.R.T., was einerseits einer Verdopplung gegenüber der Vorkriegszeit gleichkommt, andererseits bewirkte, daß Lome nunmehr als kleiner „Mittelverkehrshafen" unter den Häfen des Südatlantik rangiert (vgl. Tab. 20). Das Flaggenbild hat sich dabei ebenfalls von Grund auf geändert: Deutschland vermochte 1928 mit noch nicht ganz 100 000 N.R.T. nur noch den dritten Platz vor Frankreich mit 500 000 und England mit 300 000 N.R.T. zu halten (43). Dies rührt besonders daher, daß Deutschland speziell im französischen Mandatsgebiet ständig mit außerordentlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Ebenso ist beim Güterverkehr eine grundsätzliche Wandlung in der Art der ausgeführten Produkte festzustellen, und zwar einmal insofern, als der Kakaoanbau nach dem Krieg sehr stark zugenommen hat (41); dagegen ist der Export von Kautschuk gänzlich zurückgetreten. Die ständige Zunahme des Gesamtgüterverkehrs verglichen mit früheren Jahren zeugt jedoch von einer allgemein günstigen Weiterentwicklung der Wirtschaftslage der Kolonie, an der auch Deutschland wieder regeren Anteil nimmt. — Der technische Ausbau des Hafens Lome im vergangenen Jahrzehnt ist etwas verbessert. Nachdem die zerstörte Brücke während des Krieges durch eine provisorische ersetzt wurde, begann man im Jahre 1922 mit dem Bau einer neuen „wharf", die sich nach Fertigstellung aus zwei Teilen mit zusammen 420 m Länge zusammensetzte und mit einem Dutzend Kranen versehen ist [2]). Der Bau dieser Landungsbrücke war umso notwendiger, als sich bei der ungeschützten Lage des Hafens das Fehlen einer ordentlichen Lösch- und Ladegelegenheit während der ganzen Zeit im Handelsverkehr recht hemmend geltend gemacht hatte; denn bei der dort herrschenden starken Brandung war die Übernahme von Personen und Gütern auf offener See oft mit großen Schwierigkeiten verbunden.

Die Häfen Dahomeys.

Als letztes der Kolonialgebiete Französisch-Westafrikas steht nun noch Dahomey mit dem Hafen Kotonou zur Untersuchung. Die Kolonie Dahomey ist ein verhältnismäßig schmaler Gebietsstreifen, der sich zwischen Togo und Nigeria einschiebt und sich der Küste zu immer mehr verjüngt, so daß die gesamte Küstenlänge nur noch ca. 100 km beträgt. Von den drei Häfen, die von Überseedampfern besucht werden, Kotonou, Grand Popo und Quidah bewältigt Kotonou den weitaus größten Teil des anfallenden Seeverkehrs.

K o t o n o u. Der Schiffsverkehr in Kotonou hielt sich vor dem Krieg trotz dieser führenden Stellung in sehr mäßigen Grenzen und betrug damals nicht viel über ½ Mill. N.R.T. Kotonou war also vor dem Krieg auf jeden Fall noch ein

[1]) Die statistischen Angaben sind hier mit besonderer Vorsicht zu behandeln, da die englischen Gebiete nicht getrennt verwaltet werden.
[2]) Vgl. Togo-Cameroun, Magasin Mensuel, Paris 1929/30.

ausgesprochener „Kleinverkehrshafen", wenngleich der Güterverkehr recht ansehnliche Zahlen aufweisen konnte. So betrug z. B. der gesamte Güterumschlag in den Häfen Dahomeys im Jahr 1912 immerhin schon ca. 100 000 Tonnen. Einen Grund für den verhältnismäßig geringen Schiffsverkehr bildete zweifellos die Tatsache, daß auch diesem Hafenplatz wie fast allen Häfen an der Westküste Afrikas in den Vorkriegsjahren recht wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Die Hafenverhältnisse in Kotonou waren nämlich denkbar ungünstig, und es ist deshalb nicht weiter verwunderlich, daß ein großer Teil der für Dahomey bestimmten, bzw. aus diesem Gebiet ausgeführten Güter über das benachbarte Lagos umgeschlagen wurde [1]).

Tabelle 21:

Schiffseingang in Dahomey.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1912	1920	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Zahl	450	164	321	415	402	412	450	490
Tonnage	560	430	910	1,127	1,085	1,109	1,296	1,356

1912: Vgl. Bulletin de L'Office Colonial, Paris, Nov. 1913, Nr. 71 (Mittel von Ein- und Ausgang).
1920—27: nach Nr. 44 des Lit.-Verz.
1928/29: Vgl. Inventaire du Domaine Colonial Français, Paris 1930 (Mittel von Ein- und Ausgang).

Als nun unmittelbar nach Kriegsschluß die englisch-afrikanische Reederei Elder Dempster u. Cie. in Kotonou Lagerhäuser und Büros zu errichten begann, sollte zugleich der gesamte Handel und Verkehr zu neuem Leben erweckt werden. Diese Hoffnung wurde auch zu einem gewissen Teil erfüllt, denn der Schiffsverkehr zeigt seit Kriegsende eine gleichmäßig ansteigende Tendenz. Trotzdem ist Kotonou auch heute noch in unserem Sinne ein „Kleinverkehrshafen", im günstigsten Fall ein kleiner „Mittelverkehrshafen", in dem Frankreichs Flagge vorherrschend ist [2]). Der Güterverkehr zeigt ebenfalls ein fortschrittliches Bild. Jahr für Jahr stiegen die Export- und Importziffern im Hafen von Kotonou. Von den Hauptausfuhrgütern, Palmkernen und Palmöl wurden z. B. 1928 31 000 Tonnen bzw. 10 000 Tonnen aus Dahomey ausgeführt (41). Welcher Prozentsatz davon über Kotonou seinen Weg nahm, ist ungefähr daraus ersichtlich, daß der Warenumschlag von und nach Übersee in der ganzen Kolonie 85 000 Tonnen betrug, wovon allein 74 700 Tonnen auf Kotonou entfielen. Daß die Erhöhung der Aus- und Einfuhr in letzter Zeit besonders stark war, beweisen die entsprechenden Zahlen von 1929 mit 100 000 bzw. 86 000 Tonnen [3]). Diese stetige Zunahme des Schiffs- und Güterverkehrs läßt bei typischen Exporthäfen, wie wir sie ja in Afrika fast ausschließlich haben, immer auch gewisse Schlüsse auf eine gesunde Entwicklung des Hinterlandes und nicht selten auch auf eine wesentliche Verbesserung der Hafenverhältnisse zu. Auch bei Kotonou dürfte dieser letzte Punkt in der Nachkriegszeit auf die positive Entwicklung von Einfluß gewesen sein. So haben bei-

[1]) Vgl. Der Neue Orient, Nr. 1—2, Berlin 25. April 1919.
[2]) Genaue Werte für den Schiffsverkehr in Kotonou fehlen. Es ist lediglich festzustellen, daß z. B. im Jahr 1927 der Schiffseingang in Dahomey rd. 1,3 Mill. N.R.T. betrug (vgl. Tab. 21).
[3]) Vgl. Inventaire du Domaine Colonial Français, Paris 1930.

spielsweise die Piers, die zur Abfertigung der Leichter dienen, seit 1921 eine Verlängerung von 960 auf rd. 1300 Fuß erfahren (32, Jahrg. 1931). Vier neue Dampfkranen wurden aufgestellt und Magazine gebaut, so daß heute ca. 4000 qm Lagerfläche im Hafen zur Verfügung stehen [1]). Wichtig für die Schiffahrt ist weiterhin noch, daß an der Küste ein Leuchtturm mit einer Reichweite von ungefähr 30 Meilen errichtet wurde. Wenn auch die Hafenverhältnisse in Kotonou zweifellos noch manches zu wünschen übrig lassen, so ist immerhin deutlich ein Fortschritt zu erkennen, der auch darin zum Ausdruck kommt, daß ein Teil der Güter, die, wie oben erwähnt, seither über Lagos gingen, mehr und mehr wieder ihren Weg über Kotonou nehmen.

Die Häfen Nigerias.

Dem Umfang des Gesamthandels nach war diese Kolonie schon vor dem Krieg die bedeutendste der britischen Besitzungen in Westafrika. Im Gegensatz zu den meisten andern Kolonien baute sich jedoch der Ausfuhrhandel Nigerias eigentlich nie ausschließlich auf einem einzelnen Hauptprodukt auf. Palmkerne und Palmöl haben sich dann allerdings im Laufe der Zeit die führende Stellung unter den Ausfuhrprodukten errungen und gaben sogar in der Vorkriegszeit dem Export im wesentlichen das Gepräge. Der Haupthafen der Kolonie war damals Lagos.

L a g o s. Über den Schiffsverkehr der Vorkriegszeit fehlen leider die entsprechenden Zahlen; trotzdem wird man feststellen dürfen, daß Lagos vor dem Krieg noch unbedingt als „Kleinverkehrshafen" anzusprechen war, in dem neben der englischen Flagge auch die Deutschlands eine nennenswerte Rolle spielte (43). Dagegen war ein Güterverkehr von außergewöhnlich großem Umfange zu bewältigen: 1913, wo der Gesamthandel der Kolonie bereits die Summe von 14,6 Mill. englische Pfund aufwies, betrug allein die Ausfuhr von Palmkernen und Palmöl rd. 250 000 Tonnen gegen nur 25 000 Tonnen Erdnüsse, Zinn und Kakao zusammen. Der Hauptabnehmer von Palmkernen war Deutschland, das z. B. 1913 rd. 44 % der Ausfuhr aufnahm und immerhin ca. 14 % der Einfuhr bestritt. — Die Hafenverhältnisse in Lagos dagegen waren noch vor kaum mehr als 20 Jahren äußerst schlecht. Infolge einer vor der Einfahrt liegenden Barre war es damals nur kleinen Schiffen von 9 und weniger Fuß Tiefgang möglich, bis Lagos zu gelangen (57). Die Überseedampfer waren deshalb gezwungen, bei dem ca. 130 Seemeilen östlich gelegenen Forcados zu laden und zu löschen, von wo aus dann mit kleinen Schiffen der Verkehr nach Lagos aufrecht erhalten wurde. Als dann aber im Jahr 1911 die 1220 km lange Eisenbahnlinie von Lagos nach Kano, die die reichen Ölpalmdistrikte Nigeriens erschloß, in Betrieb genommen werden konnte, mußte man auch mit einer Steigerung des Exports und Erhöhung der Verkehrsfrequenz im Hafen von Lagos rechnen. Die Beseitigung der Barre war also dringendstes Bedürfnis geworden, und es wurde deshalb noch vor Beginn des Weltkrieges mit den Arbeiten begonnen.

Trotz der Tatsache, daß die Überseelinien Lagos nach dem Krieg immer häufiger anliefen, gelang es diesem Hafen lediglich, sich in die Reihe der „Mittelverkehrshäfen" einzugliedern. Der Schiffsverkehr von und nach Übersee, der sich auch heute noch zu zwei Drittel in Lagos abspielt, konnte sich seit 1921 mehr als verdoppeln und erreichte 1928 dasselbst mit ca. 700 Schiffen und 1,3

[1]) Vgl. L'Afrique Française, Paris 1928, S. 110 ff.

Mill. N.R.T. im Eingang eine beachtliche Höhe (vgl. Tab. 22). Die Hälfte davon entfiel auf Englands Flagge, je ungefähr 13 % auf die Deutschlands und Hollands (43). Was den Güterverkehr ganz allgemein in den Häfen der Kolonie, speziell aber in Lagos anbetrifft, so können teilweise bemerkenswerte Veränderungen gegenüber der Vorkriegszeit festgestellt werden. Dadurch nämlich, daß Deutschland nach Ausbruch des Weltkrieges als erster Käufer der Produkte Nigerias vollständig ausfiel, entstand vorübergehend eine schwere wirtschaftliche Depression in der Kolonie, die zur Folge hatte, daß andern Produkten, die besseren Absatz fanden, erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Trotz der mengenmäßigen Steigerung der Palmkern- und Palmölausfuhr — 1928: 246 000 bzw. 127 000 Tonnen — ist ein prozentualer Rückgang dieser Güter im Verlauf des vergangenen Jahrzehnts festzustellen, und zwar insofern, als die oben erwähnten Produkte, Erdnüsse, Zinn und Kakao, ihren Anteil auf ca. 150 000 Tonnen erhöhen konnten. England, das mächtige Anstrengungen machte, das Geschäft mit dieser Kolonie, die selbstverständlich auch ein nicht zu unterschätzender Abnehmer von Fertigwaren und Industrieerzeugnissen jeder Art ist, auch weiterhin zu machen, mußte zusehen, wie Deutschland seine führende Position als Hauptinteressent für Palmkerne sich in kurzer Zeit wieder zurückeroberte.

Tabelle 22:

Schiffseingang in Lagos.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1925	1926	1927	1928
Zahl	394	—	486	691
Tonnage	993	—	1191	1,332

1925—28: nach Nr. 51 des Lit.-Verz.

Die bereits vor dem Krieg begonnenen Arbeiten zur Verbesserung des Hafens, für die ein Aufwand von etwa 60 Mill. Mark vorgesehen war, wurden tatkräftig fortgeführt. Der Bau zweier Riesendämme von mehreren Kilometer Länge, die an der Flußmündung ins Meer hinausgebaut wurden, sollte eine Verengung des Flußbettes und damit eine Erhöhung der Wassergeschwindigkeit herbeiführen [1]). Mit Hilfe dieser Maßnahme und zusätzlicher Baggerarbeiten gelang es auch, die Einfahrt dauernd auf mindestens 25 Fuß freizuhalten (32). Bis zum Jahr 1927 besaß Lagos außerdem bereits ungefähr 3700 Fuß Quaianlagen, mit Wassertiefen bis 26 Fuß [2]). Weitere Anlegestellen mit Lösch- und Ladeeinrichtungen sind noch im Bau, ebenso sind heute Schwimmdocks bis zu 3000 Tonnen Tragfähigkeit vorhanden. Speziell in dem Lagos gegenüberliegenden Apapa wurde in der Nachkriegszeit eifrig gebaut: ein neuer Quai von 1800 Fuß Länge und 26 Fuß Wassertiefe, mit 4 Lagerhäusern versehen, dient dort seit 1927 ebenfalls dem Verkehr.

[1]) Die Ostmole war 1930: 7778 Fuß, die Westmole 5130 Fuß lang. Vgl. The African World, 13. Juni 1914, Nr. 605.

[2]) Vgl. Renseignements Coloniaux, Nr. 8, Paris August 1927.

bb) Die übrigen Häfen des tropischen Afrika.

Die Häfen Kameruns.

Das Hauptausfuhrerzeugnis Kameruns, der ehemals deutschen Kolonie, war früher der Wildkautschuk. Mit den Bahnbauten im Kameruner Schutzgebiet, der sog. Nord- und Mittelbahn, die noch unter deutscher Leitung begonnen und auch teilweise ausgeführt wurden, erhielten Handel und Wirtschaft neuen Auftrieb und ermöglichten einen systematischen Anbau auch anderer tropischer Erzeugnisse (64). An die Stelle des Kautschuks traten dann in der Nachkriegszeit vielfach die Produkte der Ölpalme, außerdem Kakao und Edelhölzer. Da nun auch Kamerun, ähnlich wie Togo seit Kriegsende teils unter englischer, teils unter französischer Verwaltung steht, so ist ein zusammenfassendes Zahlenmaterial über Güter- und Schiffsverkehr kaum zu erhalten. — Vor dem Krieg wickelte sich der Schiffsverkehr vornehmlich in drei Häfen ab: Duala, Viktoria und Kribi, von denen besonders die beiden ersteren von Bedeutung waren. Da aber nach dem Krieg Viktoria in erster Linie wohl infolge seiner primitiven technischen Hafeneinrichtungen immer weniger von den Überseelinien angelaufen wurde, soll im folgenden die Untersuchung auf den derzeitigen Haupthafen Duala beschränkt werden, der überdies der einzige der eben genannten Hafenplätze sein dürfte, der den Schwellenwert von 1 Mill. N.R.T. Schiffseingang in den letzten Jahren erreichen konnte.

D u a l a. Duala, vor dem Krieg ein ausgesprochener „Kleinverkehrshafen", liegt in der Nähe der Mündung des Kamerun- oder Wuri-Flusses, rd. 30 km von der offenen See entfernt. Der Schiffsverkehr, dem im wesentlichen die deutsche Flagge das Gepräge gab, belief sich vor dem Krieg im Jahr 1912 auf rd. ½ Mill. N.R.T. (vgl. Tab. 23). Der Hafen von Duala selbst befand sich bis kurz vor dem Krieg in einem sehr schlechten Zustand; um jedoch seine künftigen Entwicklungsmöglichkeiten nicht weiter zu hemmen, begann die deutsche Regierung im letzten Vorkriegsjahr mit dem Ausbau des Hafens, d. h. in erster Linie mit der Beseitigung der vor der Einfahrt liegenden Barre.

T a b e l l e 23:

Schiffseingang in Duala.
(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1912	1921	1926	1927	1928	1929
Zahl	185	178	249	301	378	416
Tonnage	517	437	—	—	—	—

1912: nach Nr. 29 des Lit.-Verz.
1921: Vgl. Le Domaine Extérieur de la France, Paris 1923.
1926—27: nach Nr. 44 des Lit.-Verz.
1929: Vgl. Magasin Mensuel, Paris 1929/30.

Nach dem Krieg nahm die Zahl der in Duala einlaufenden Schiffe von Jahr zu Jahr zu und betrug im Jahr 1929 bereits 416 Überseedampfer. Mit den Werten aus der Vorkriegszeit verglichen mag sich daraus ein Schiffsverkehr von 1—1½ Mill. N.R.T. ergeben, so daß Duala heute zumindest als kleiner „Mittelverkehrshafen" bezeichnet werden kann. In der Reihe der Flaggen stehen nunmehr England und Frankreich an der Spitze, ihnen folgen Holland und Deutschland, letzteres mit ca. 12 % Anteil. Über den Güterverkehr stehen für Duala

selbst keine Daten zur Verfügung, es ist jedoch anzunehmen, daß von den ca. 100 000 Tonnen, die beispielsweise im Jahr 1928 aus Kamerun exportiert wurden, der weitaus größte Teil über Duala ging. Außerdem soll nochmals darauf hingewiesen werden, daß die Ausfuhr von Kautschuk in jüngster Zeit wieder außerordentlich stark zugenommen hat, wenn auch heute noch Produkte wie Palmkerne, Kakao und Edelhölzer dem ausgehenden Güterverkehr in weitestem Maße ihren Stempel aufdrücken [1]). Weiterhin soll noch bemerkt werden, daß Frankreich heute zwar den Hauptteil des Handels selbst erledigt, daß es andererseits aber auch Deutschland erfreulicherweise gelungen ist, die den deutschen Handel mit der Kolonie einschränkenden Bedingungen zu mildern und dadurch seinen Anteil an der Ein- und Ausfuhr wieder ständig zu erhöhen. — Bezüglich des Hafenausbaus, der sehr viel dazu beigetragen hat, in der Nachkriegszeit den Schiffsverkehr zu beleben, sei noch auf einige bemerkenswerte Verbesserungen hingewiesen. Die Ausbaggerung der Innenbarre ist in den letzten Jahren soweit gediehen, daß je nach den Gezeiten Schiffe von 6—7 m Tiefgang einfahren können. Die Franzosen bauten weiterhin einen Quai, der bis 1929 auf eine Länge von 700 m fertiggestellt war; von diesem Quai gehen 6 „Jétées" aus, darunter 2 größere von je 120 m Länge. 9 Schiffe mittlerer Größe könnten in Duala vor Anker gehen, bzw. direkt am Quai anlegen. Für die nächste Zeit sind noch zusätzliche Arbeiten geplant, so daß das Bild des Hafens von Duala in Zukunft wohl folgendermaßen aussehen dürfte: ein Promenadequai (Boulevard maritim) von 1500 m Länge, anschließend daran 5 private Anlegestellen, ein Quai von 200 m für kleine Schiffe und ein solcher von 540 m Länge mit einer Tiefe von 7,5 m. Der Ankergrund soll ebenfalls vergrößert werden, so daß ca. 15 Schiffe unterkommen können. Die Quais sind mit leistungsfähigen Kranen ausgestattet, mit deren Hilfe es möglich sein wird, jährlich bis zu 400 000 Tonnen Güter zu bewältigen (1929: 170 000 Tonnen) [2]). Wenn auch die weitragenden Pläne der deutschen Verwaltung infolge des Krieges nicht voll zur Ausführung kommen konnten, so ist doch festzustellen, daß sich der Hafen von Duala heute immerhin in einem besseren baulichen Zustand befindet als vor dem Krieg.

Die Häfen Franz.-Äquatorialafrikas.

Franz.-Äquatorialafrika umfaßt die vier Kolonien Gabun, Mittel-Kongo, Ubangi-Schari und Tschad, von denen jedoch nur die beiden ersten Zugang zum Ozean haben. Bei einer Gesamtfläche von über 2½ Mill. qkm verfügt die Kolonie nur über eine Küstenlänge von 1300 km. Infolge der weiten Entfernung eines großen Teils des Hinterlandes von der Küste und der mangelhaften Verkehrserschließung des Innern ist es weiter nicht auffallend, daß Franz.-Äquatorialafrika von jeher in seiner wirtschaftlichen Entwicklung stark gehemmt war und immer als das koloniale Stiefkind Frankreichs galt. Die — verhältnismäßig geringe — weltwirtschaftliche Bedeutung dieses Gebiets gründete sich vor allem auf seinen natürlichen Holzreichtum, der seinen Weg über die Häfen Libreville und Port Gentil nahm [3]). Der Schiffsverkehr in diesen Hafenplätzen hielt sich vor dem Krieg in sehr mäßigen Grenzen: in der ganzen Kolonie liefen damals nur 282 000 N.R.T. Schiffsraum ein [3]).

---

[1]) In den Jahren 1926—28 konnte eine Verdopplung der Produktion festgestellt werden (Vgl. Wirtschaftsdienst, Hambg. 1930, 2. Bd., S. 1382).

[2]) Vgl. Magasin Mensuel, Paris 1929/30.

[3]) Vgl. Bulletin de L'Office Colonial, Paris, Nov. 1912.

Da sich auch in der Nachkriegszeit in diesen Häfen keine grundsätzlichen Änderungen ergeben haben, und auch bis in die jüngste Zeit hinein keiner der Häfen der Kolonie einen Schiffseingang von 1 Mill. N.R.T. jährlich aufweisen konnte, so ist es im Rahmen unserer Arbeit nicht möglich, diese Hafenplätze einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen [1]). Trotzdem soll nicht unterlassen werden, zu erwähnen, daß der Schiffs- und Güterverkehr in der Nachkriegszeit in den Häfen der Kolonie beträchtlich gestiegen ist, und daß sich zu den beiden ursprünglichen Häfen noch ein weiterer, Pointe Noire, gesellte. Dieser befindet sich zur Zeit zwar noch im Aufbau, hat aber die beste Aussicht, der führende Hafen der Kolonie zu werden. Insbesondere, wenn die Bahnlinie von Pointe-Noire nach Brazaville vollends, wie geplant, ins Innere von Belgisch Kongo geführt würde, hätte dies bestimmt zur Folge, daß ein großer Teil der Produkte, die seither über die Südostküste Afrikas, vor allem über den Hafen Beira verfrachtet wurden, nunmehr den kürzeren Land- und Seeweg über die Westküste nach Europa nehmen.

Die Häfen Belgisch Kongos.

Belgisch Kongo, das in der Größe dem eben besprochenen Französisch-Äquatorialafrika gleichkommt, hat nur an der Mündung des Kongoflusses einen schmalen Zugang zum Atlantischen Ozean, an dem die drei Überseehäfen Boma, Banana und Matadi liegen. Obwohl Belgisch-Kongo infolge seiner schlechten Verkehrslage zum Meer ähnlich wie Franz.-Äquatorialafrika wirtschaftlich immer stark benachteiligt war, so war doch seine Kautschuk- und Kupfergewinnung für den Weltmarkt schon vor dem Krieg von einiger Bedeutung. Inwieweit die Verschiffungen dieser Güter über die Häfen des eigenen Landes gingen, bzw. Anschluß an das Binnenverkehrsnetz der ostafrikanischen Küste hatten, entzieht sich unserer Kenntnis. Es kann lediglich festgestellt werden, daß der Schiffseingang in den drei Haupthäfen im Jahr 1913 zus. nicht ganz die Zahl 1,3 Mill. N.R.T. erreichte (59).

Obwohl die Ausfuhr von Kupfer in der Nachkriegszeit stark zugenommen und auch der Schiffsverkehr in den oben genannten Häfen beträchtliche Erhöhungen aufzuweisen hatte, gelang es keinem derselben, den Verkehr auf über ½ Mill. N.R.T. jährlich zu steigern [2]). Es ist deshalb auch hier nicht notwendig, eine eingehendere Untersuchung über die Entwicklung dieser Häfen anzustellen. Bemerkenswert ist nur, daß in den letzten Jahren abwechslungsweise die beiden Häfen Banana und Matadi in den Vordergrund gerückt waren. Durch das Für und Wider der Meinungen konnten sich die zuständigen Stellen nie entschließen, einem dieser Hafenplätze den Vorzug zu geben, so daß wohl Vieles zu deren Verbesserung geplant war, aber nur Weniges in die Tat umgesetzt wurde [3]).

Die Häfen Angolas.

Als letztes der Gebiete des tropischen Afrika hat nunmehr noch die Untersuchung der Hafenplätze Angolas zu erfolgen. Die Küste dieser portugiesischen Kolonie zeichnet sich speziell in ihrer südlichen Hälfte wieder ausnahmsweise

---

[1]) Der Schiffseingang in sämtlichen Häfen Franz.-Äquatorialafrikas betrug 1928 1,8 Mill. N.R.T. in Libreville 704.000, Port-Gentil 759.000, in Pointe-Noire 359.000 N.R.T. (Vgl. Deutsche Kolonialzeitung, Berlin, Nr. 1, 1. Januar 1931).

[2]) Vgl. The African World Nr. 1464, 29. Nov. 1930.

[3]) Vgl. Industrie- und Handelszeitung, Berlin, 16. Aug. 1930, Nr. 190.

durch mehrere gute Naturhäfen aus, von denen allerdings nur einer, nämlich Lobito, als der weitaus wichtigste im Rahmen unserer Untersuchung bearbeitet werden kann.

Lobito. Lobito, vor dem Krieg zweifellos nur ein sehr bescheidener „Kleinverkehrshafen", ist trotzdem einer der schönsten und besten natürlichen Häfen an der ganzen westafrikanischen Küste. Durch eine Halbinsel gegen Stürme geschützt und mit genügend tiefem Ankergrund, bot er den Schiffen jederzeit sicheren Unterschlupf. Schiffahrt und Handel dieses Hafens — über deren Grössenverhältnisse nähere Daten allerdings nicht zur Verfügung stehen — befinden sich schon lange zum überwiegenden Teil in portugiesischen Händen. Dies beruht nicht zuletzt darauf, daß man den Waren, die aus dem Mutterland kamen und mit portugiesischen Schiffen eingeführt wurden, durch entsprechende Zollgesetze weitgehendst entgegen kam. Leider wurde die wirtschaftliche Entwicklung dieser ausbaufähigen Kolonie und damit auch der Hafen Lobito durch die schutzzöllnerischen Maßnahmen wenig gefördert. Dazu kam, daß, ebenso wie Angola selbst, auch das Mutterland Portugal finanziell wenig leistungsfähig war, und so keine Möglichkeit bestand, das Verkehrsnetz im Innern des Landes, sowie die Häfen der Kolonie sachgemäß auszubauen. Die künstlichen Hafenbauten ließen daher noch unmittelbar vor dem Krieg sehr viel zu wünschen übrig [1]).

Tabelle 24:

Schiffseingang in Lobito.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1925	1926	1927	1928	1930
Zahl	311	311	345	321	—
Tonnage	443	419	462	516	1,300

1925—27: nach Nr. 60 des Lit.-Verz.
1928: nach Nr. 41 des Lit.-Verz.
1930: Vgl. Industrie- und Handelszeitung, Berlin, 31. März 1931, Nr. 50.

Der Schiffsverkehr in Lobito war bis zum Jahr 1930 bereits auf 1,3 Mill. N.R.T. angewachsen [2]). Infolge dieser Vervielfachung der Verkehrsfrequenz gegenüber der Vorkriegszeit kann Lobito nunmehr als „Mittelverkehrshafen" bezeichnet werden. Auf Grund des Eingangs erwähnten Privilegs des Mutterlandes ist es verständlich, daß in erster Linie Schiffe unter portugiesischer Flagge in den Hafen einlaufen. Manche ausländische Linie hat deshalb auch ihren Verkehr nach den Küstenplätzen Angolas wieder eingestellt [3]). Auch im Güterverkehr sind besonders in den letzten Jahren starke Steigerungen festzustellen: 1928 hatte der Hafen einen Export von beinahe 70 000 Tonnen gegen 40 000 im Jahr 1926 zu bewältigen (41). Das Hauptausfuhrgut bildet augenblicklich noch der Mais, wenigstens hinsichtlich der Menge; außerdem sind noch zu nennen Kaffee und Diamanten. Nach Inbetriebnahme der Lobito-Katanga-Bahn rechnet man mit einem Warenumschlag im Hafen von ¼ Mill. Tonnen (69). Von entscheidender

[1]) Leider fehlen auch hier wieder nähere Angaben in der Literatur sowohl bezügl. des Schiffs- und Güterverkehrs, als auch über den baulichen Zustand des Hafens in der Vorkriegszeit (vgl. Tab. 24).
[2]) Vgl. Industrie- und Handelszeitung Berlin, 31. März 1931, Nr. 50.
[3]) Vgl. Wirtschaftsdienst Hamburg, 12. Juli 1929, Nr. 28.

Bedeutung für die Entwicklung des Überseehafens Lobito nach dem Krieg war nämlich der Ausbau des Eisenbahnnetzes der Kolonie; die bereits bis zur Grenze fertiggestellte Lobito-Benguela-Bahn soll Anschluß an die im Bau befindliche Katanga-Bahn bekommen (43). Nach Fertigstellung der Gesamtstrecke wird die kürzeste Verbindung Zentralafrikas mit Europa geschaffen sein, denn die Erze des Katanga-Minengebietes brauchen dann nicht mehr den sehr viel längeren und teureren Weg über Beira bzw. Daressalam und den Suezkanal zu nehmen. Daß eine solche Verlagerung der Verkehrswege von großer Wichtigkeit für Lobito ist, bzw. nach Fertigstellung der Bahnlinie künftig sein wird, braucht wohl nicht erst ausdrücklich betont zu werden. Mit dem Ausbau des Verkehrsnetzes im Innern des Landes zeigte sich deshalb zwangsläufig die unumgängliche Notwendigkeit, auch den Hafen mit neuzeitlichen Einrichtungen und Anlagen zu versehen. Zu Beginn des Jahres 1928 wurde der neuerbaute 740 Fuß lange Quai dem Verkehr übergeben, der selbstverständlich mit modernen Lösch- und Ladeeinrichtungen versehen ist und zwei großen Überseedampfern Platz zum Anlegen bietet (69); doch sind schon für die nächste Zeit Vergrößerungen der Quaianlagen auf 6—800 m in Aussicht genommen. Alles dies sind jedoch nur Teile eines großen Planes, der die Ausdehnung der „wharfs" längs der Landzunge vorsieht und dem jeweiligen Bedarf entsprechend vorgenommen werden kann.

Ergebnis. Insgesamt ergibt sich, daß im Bereich der Häfen des tropischen Afrika wesentliche Veränderungen, selbst solche grundsätzlicher Art festzustellen sind. Einmal hat sich die Reihenfolge in der Bedeutung der Häfen zumindest durch das Entstehen des neuen Tiefwasserhafens Takoradi an der Goldküste geändert. Außerdem ist aber eine ziemlich einheitliche, beträchtliche Steigerung des Schiffs- und Güterverkehrs in den einzelnen Häfen festzustellen, mit besonderer Betonung derjenigen Senegals, der Goldküste und Angolas. Diese starke Verkehrsbelebung kommt auch darin zum Ausdruck, daß sich im Gegensatz zu der Vorkriegszeit, als die Westküste des tropischen Afrika noch eine große Zahl sog. „Kleinverkehrshäfen" aufzuweisen hatte, heute mit Ausnahme von Kotonou an diesem Teil der Küste nur „Mittelverkehrshäfen" finden; wiederum abgesehen von Dakar, das sich infolge seiner Funktion als Anlaufhafen sogar zum „Großverkehrshafen" entwickeln konnte. Weiterhin zeigte sich im Schiffsverkehr der Nachkriegszeit — aber nur innerhalb der einzelnen Kolonien — eine gewisse Konzentration, so daß jede Kolonie heute im allgemeinen nur noch einen Hafen besitzt, der ausschließlich dem Verkehr mit Übersee dient. Das bemerkenswerteste Ergebnis dürfte aber in der Tatsache zu suchen sein, daß sich der wirtschaftliche Schwerpunkt und damit auch der des Schiffs- und Güterverkehrs im letzten Jahrzehnt in immer stärkerem Maße auf die Hafenplätze der west-östlich gerichteten Küstenzone verlegte. Dagegen leiden die wenigen, schon vor dem Krieg im Verkehr mit Übersee stehenden Häfen der nord-südlich verlaufenden Küste immer noch unter einer gewissen Stagnation, die daher rührt, daß diese Hafenplätze als ausschließliche Exporthäfen in weitestem Maße von einem bis jetzt noch denkbar primitiv erschlossenen Hinterland abhängig sind.

3) Die Häfen Südafrikas.

Einführung. Der Begriff „Südafrika" umfaßt einmal das ehemalige Deutsch-Südwest-Afrika und dann speziell die Südafrikanische Union. Es sind dies zwei Gebiete, die in vielen Beziehungen außerordentlich starke Verschieden-

heiten aufweisen. Während letztere die kolonisatorisch weitaus am besten erschlossene Kolonie Afrikas genannt werden kann und wirtschaftlich und kulturell auf einer Höhe steht, die sehr wohl mit europäischem Maßstab gemessen werden darf, war und ist auch heute noch Südwest-Afrika eine Kolonie, die noch stark in den Anfängen ihrer wirtschaftlichen Entwicklung steht. Da Südwest-Afrika außer Diamanten sonstige Exportgüter kaum in größeren Mengen hervorbringt und es auch seiner geographischen Lage nach für den Schiffsverkehr keine weitere Bedeutung hat, so waren auch der Hafenbildung von vornherein weitgehend Grenzen gesetzt. Ganz anders liegen jedoch die Verhältnisse bei der Südafrikanischen Union. Da jedoch das Schwergewicht gerade dieses Kolonialgebiets in Beziehung auf Wirtschaft und Verkehr ganz augenscheinlich auf der Ostseite des Landes, dem Indischen Ozean zuliegt, also in keiner direkten Beziehung zum Südatlantik steht, und in Anbetracht der Tatsache, daß auch bereits Spangenberg Untersuchungen in gleicher Richtung angestellt hat, braucht die Südafrikanische Union, bzw. deren einziger im Bereich des Südatlantik liegende Hafen Kapstadt, im folgenden nur auf die Veränderungen neuesten Datums hin untersucht zu werden.

Die Häfen Südwest-Afrikas.

Handel und Verkehr im ehemals Deutsch-Südwestafrikanischen Kolonialgebiet waren früher außerordentlich stark vom Mutterland beeinflußt. Der Außenhandel der Kolonie lag vor dem Krieg fast ganz in den Händen Deutschlands, das mit ca. 80 % an der Ausfuhr wie an der Einfuhr des Landes beteiligt war (43). Mengenmäßig betrachtet war dieser Export und Import von geringer Bedeutung, denn seit dem letzten Vorkriegsjahr schob sich die Ausfuhr von Diamanten wertmäßig immer mehr in den Vordergrund. Die beiden Häfen, die damals den Überseeverkehr der aufstrebenden Kolonie erledigten, waren Swakopmund und Lüderitzbucht, zwei „Kleinverkehrshäfen“ mit einem jährlichen Schiffsverkehr von ca. 6—800 000 N.R.T. unter Führung der deutschen Flagge und ohne nennenswerte künstliche Hafenbauten (55) [1].

Während des Krieges, als der Konnex mit Deutschland unterbunden war, übernahm Britisch-Südafrika die Versorgung des Landes mit den notwendigsten Bedarfsartikeln; dadurch wurden Handels- und Verkehrsbeziehungen mit dieser Nachbarkolonie angeknüpft, die auch in der Nachkriegszeit noch weiter ausgebaut wurden. Es ist nämlich Südafrika nicht nur gelungen, einen beträchtlichen Teil seiner eigenen Produkte in Südwest abzusetzen, sondern sich auch als Zwischenhändler zwischen Übersee und das Mandatsgebiet einzuschalten. Dies und die allgemeine politische Entwicklung hatten natürlich zur Folge, daß Deutschland seiner beherrschenden Stellung in der Wirtschaft des Landes verlustig ging, was umso bedauerlicher ist, als der Außenhandel gerade in der Nachkriegszeit eine starke Belebung erfahren hat. Neben Diamanten, die 1927 beispielsweise 50 % der wertmäßigen Ausfuhr bestritten, werden heute außerdem Groß- und Kleinvieh, Molkereiprodukte, sowie Kupfer-, Blei- und Zinnerze exportiert (43). — Während der Hafen von Swakopmund nach dem Krieg völlig in den Hintergrund trat und auch der von Lüderitzbucht nur noch selten von Übersee angelaufen wird, versuchte die englische Regierung, Walfischbucht zum Haupthafen des Landes zu machen. Obwohl dieser Hafenplatz in der Nachkriegszeit soweit

[1]) Vgl. Afrika-Post. Nr. 16, 24. August 1912.

sich feststellen läßt, die 1 Mill.-Grenze nie ganz erreichen konnte, soll er trotzdem einer kurzen Untersuchung gewürdigt werden, da Walfischbucht heute doch immerhin von sehr vielen Überseelinien wenn auch nicht häufig, so doch regelmäßig angelaufen wird (72).

Walfischbucht. Diesen Hafen, südlich von Swakopmund in einer kleinen Enklave britischen Gebiets gelegen, hatte England einstmals zurückbehalten, als Deutschland Südwestafrika in Besitz nahm. Walfischbucht hat sich vor dem Krieg eigentlich nie zu einem Handelshafen entwickeln können, sondern diente lediglich als Verwaltungs- und Polizeiposten zum Schutze britischer Interessen (71, Jahrg. 1928/29).

Im Verlaufe des Krieges und vor allem mit dem Ende desselben änderte sich die Lage vollkommen. Beinahe der gesamte Verkehr des Hafens von Swakopmund wurde nunmehr auf Walfischbucht übertragen, das jetzt als Zentralhafen und Eingangspforte für das Mandatsgebiet und dessen Hinterland dienen soll. In den wenigen Jahren seines Bestehens wies dieser Hafenplatz denn auch beträchtliche Verkehrsziffern auf; so liefen z. B. im Jahr 1928 über 200 Dampfer mit 670 000 N.R.T. ein. Die gelöschte Ladung belief sich auf ca. 55 000 Tonnen, während annähernd 83 000 Tonnen vornehmlich Kupfererze und Gefrierfleisch zur Verladung kamen (43). — Die künstlichen Einrichtungen und Ausrüstungen, die dieser Hafen, der sich in einer denkbar unwirtlichen Gegend, ohne jedes Hinterland befindet, in verhältnismäßig kurzer Zeit erhielt, sind für afrikanische Verhältnisse gut und vor allem sehr modern zu nennen. Walfischbucht verfügt heute über rd. 500 m Quaianlagen, die mit einem halben Dutzend Kranen ausgestattet und mit Gleisanschluß versehen sind. Es ist somit die Möglichkeit gegeben, gleichzeitig drei größere Ozeandampfer abzufertigen. Unmittelbar am Quai stehen die großen Fleischverwertungs- und Kühlhallen, sowie mehrere Güterschuppen, außerdem Spezialpontons zur Übernahme des Erzes (71, Jahrg. 1928/29). Wenn man nun noch in Betracht zieht, daß das 650 m lange und 210 m breite Hafenbecken, das durch Ausbaggern auf eine Wassertiefe von 11 m gebracht wurde, gute und sichere Ankerplätze für eine größere Anzahl von Seeschiffen bietet, so kann man sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß die Entwicklung des Hafens Walfischbucht in der Nachkriegszeit eine durchaus fortschrittliche gewesen ist.

Die Häfen der Südafrikanischen Union [1]).

Die letzte der in unserem Rahmen zu behandelnden Kolonien des an den Südatlantik grenzenden afrikanischen Festlandes ist die unter britischer Oberhoheit stehende Südafrikanische Union. Es ist überdies das wirtschaftlich am weitesten fortgeschrittene und auch verkehrstechnisch am besten ausgebaute Kolonialgebiet und hatte diesen Vorrang unter den afrikanischen Kolonien, soweit sie im Bereich des Südatlantik liegen, auch schon vor dem Krieg inne. Dies zeigt unter anderem schon die Statistik des Außenhandels, der im Jahr 1913 über 100 Mill. Pfund Sterling betrug (39).

Die wirtschaftliche Entwicklung der Kolonie wies auch in der Nachkriegszeit eine aufwärts gerichtete Tendenz. Der Export- und Importumfang konnte sich wertmäßig, wenigstens bis zum Jahr 1927, um ca. 50 % erhöhen. In der Reihe der Exportgüter stand das Gold mit über 50 % an erster Stelle, dann folgten landwirt-

---

[1]) Vgl. hiezu entsprechende Untersuchung von Spangenberg, S. 46 ff.

schaftliche Produkte und Diamanten (39). Hier ist eine wichtige Verschiebung gegenüber der Vorkriegszeit festzustellen, da der Anteil der Minenproduktion vor dem Krieg noch ca. 75 % der Gesamtausfuhr betrug, während andererseits die agrarischen Produkte ihren Prozentsatz von 18 auf 30 % erhöhen konnten (43). Auf eine Tatsache, die unmittelbar von Einfluß auf die Entwicklung des Seeverkehrs der Union ist, soll noch verwiesen werden. Es hat sich u. a. in den letzten Jahren eine beträchtliche Zunahme des Küstenverkehrs feststellen lassen, die das übliche Maß der Verkehrssteigerung wesentlich überschritt; dies hat seinen Ursprung letzten Endes in der fortschreitenden Verselbständigung des Südafrikanischen Wirtschaftsgebietes.

Kapstadt. Diesem Hafen an der südlichsten Spitze Afrikas kam infolge seiner exponierten Lage an den zwei Ozeanen bekanntlich schon seit Jahrzehnten und Jahrhunderten eine erhebliche Bedeutung für die Seeschiffahrt zu. Selbst eine so einschneidende Veränderung für die Schiffahrt ums „Kap der guten Hoffnung“, wie die Eröffnung des Suezkanals, konnte seiner Bedeutung kaum Abbruch tun, da durch die wirtschaftliche Erschließung des Landes sich mit seiner Funktion als Anlaufhafen immer mehr auch die eines Umschlagplatzes verband. Der Schiffsverkehr im Hafen der „Tafel-Bucht“ nahm von Jahr zu Jahr zu, hatte 1913 schon die stattliche Höhe von fast 4 Mill. N.R.T. zu verzeichnen und war damit in die Kategorie der „Großverkehrshäfen“ einzureihen (vgl. Tab. 25). Die Schiffe fanden in dem künstlichen, von Natur aus keineswegs begünstigten, durch Molen geschützten Hafen sicheres Unterkommen, vor allem vor den gefürchteten Kapstürmen. Der Hafen der Vorkriegszeit bestand im wesentlichen aus dem „Viktoria-Bassin“ (vgl. Abb. 7), das selbst für große Schiffe gute Anlegemöglichkeiten bot (3, Jahrg. 1931/32).

Tabelle 25:

Schiffseingang in Kapstadt.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1913	1920	1925	1926	1927	1928
Zahl	1386	1566	1993	2097	2098	2092
Tonnage	3,965	3,337	4,141	4,168	4,365	4,328

1913—28: nach Nr. 71 des Lit.-Verz.

Als hervorragendstes Merkmal der Nachkriegsentwicklung zeigt die Untersuchung, daß Kapstadt, das schon lange stark mit dem Nachbarhafen Durban rivalisiert, diesen Konkurrenzkampf im großen und ganzen zu seinen Gunsten entscheiden konnte (43). Diese Tatsache ist zwar nicht auf Grund des Schiffsverkehrs festzustellen, denn dieser zeigt wohl gegenüber 1913 eine kleine Erhöhung, stagnierte aber merkwürdigerweise in den letzten Jahren, wo er ziemlich regelmäßig ca. 4—4½ Mill. N.R.T. im Eingang aufwies. Vielmehr trifft jene Behauptung nur zu, wenn man den wertmäßigen Import und Export berücksichtigt; denn auch im Güterverkehr steht Durban weit an der Spitze, im Gegensatz zum Personenverkehr, wo wieder Kapstadt entsprechend größere Zahlen aufweisen kann [1]). Sehr beachtenswert sind noch die erheblichen Erweiterungen, die der Hafen der Tafel-Bucht im letzten Jahrzehnt erfuhr (vgl. Abb. 7). Am meisten hervorgehoben zu werden verdient dabei der Bau des sog. „New-Bassin“, das eine

[1]) Im Jahr 1928/29 wurden in Kapstadt rd. 40 000 Passagiere gelandet und 31 500 eingeschifft (71, Jahrg. 1928/29).

mächtige Mole umschließen wird und die Erbreiterung des „Südpiers" auf 700 Fuß (3, Jahrg. 1931/32). Dazu kamen weiter 4 Öltanks, eine Reihe von Schuppen und Lagerhäusern sowie zwei große Getreideelevatoren von 1000 Tonnen Leistung pro Stunde; auch die Zahl der Kranen konnte gegenüber 1913 um ca. 30 vermehrt werden, so daß nunmehr in jeder Hinsicht die Möglichkeit einer reibungslosen Abwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs besteht.

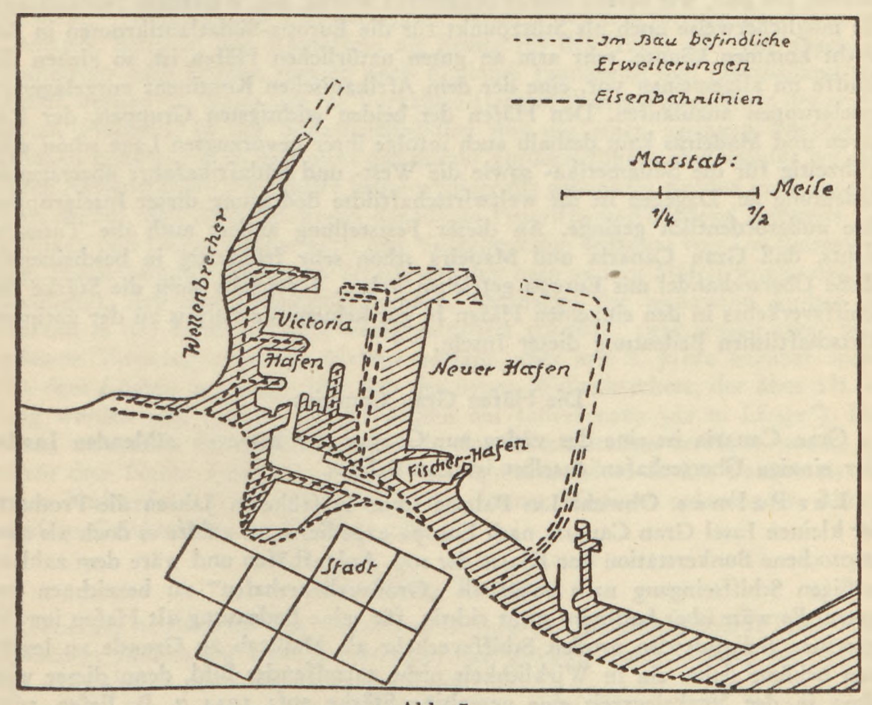


Abb. 7:
Der Hafen von Kapstadt.

E r g e b n i s. Zusammenfassend sind grundsätzliche Änderungen in erster Linie innerhalb des Südwestafrikanischen Mandatsgebietes zu konstatieren und zwar insofern, als die vor dem Krieg bestehenden Hafenplätze Swakopmund und Lüderitzbucht heute keine Bedeutung mehr für den Überseeverkehr besitzen, dafür aber ein neuer Überseehafen entstanden ist, Walfischbucht, der jedoch, was nochmals bemerkt werden soll, immer noch als „Kleinverkehrshafen" bezeichnet werden muß. Immerhin ist festzustellen, daß sich daselbst besonders der Güterverkehr von und nach Übersee seit Kriegsende wesentlich gehoben hat. — Die Änderungen in der Stellung des Hafens Kapstadt sind dagegen, wie sich aus der eben abgeschlossenen zusätzlichen Untersuchung ergeben hat, nicht grundsätzlicher Natur. Kapstadt ist auch heute noch vornehmlich Durchgangshafen für die Fahrt nach dem Indischen Ozean, wenngleich hier vorweggenommen werden soll, daß die Route Europa—Indischer Ozean via „Kap der guten Hoffnung" gegenüber der Vorkriegszeit nicht nur relativ, sondern auch absolut an Stärke zurückgegangen ist; es ist dies eine Erscheinung, die sich naturgemäß auch auf die Verkehrsfrequenz des Hafens Kapstadt entsprechend ausgewirkt hat (vgl. III Teil, S. 140 ff).

4) Die Häfen der dem Afrikanischen Kontinent vorgelagerten Inselgruppen.

E i n f ü h r u n g. Bekanntlich hat schon seit Alters her die Seeschiffahrt das Bedürfnis gehabt, sich auf großen Überseereisen Zwischenstützpunkte zu suchen, bzw. zu schaffen, selbst auf die Gefahr hin, dadurch einen mehr oder weniger großen Umweg, d. h. also eine Verlängerung der Fahrtdauer in Kauf nehmen zu müssen. Da nun, wie bereits früher festgestellt wurde, die Westküste Nordafrikas, die möglicherweise noch als Stützpunkt für die Europa-Südatlantikrouten in Betracht kommen könnte, sehr arm an guten natürlichen Häfen ist, so ziehen die Schiffe im allgemeinen vor, eine der dem Afrikanischen Kontinent vorgelagerten Inselgruppen anzulaufen. Den Häfen der beiden wichtigsten Gruppen, der Kanaren und Madeiras kam deshalb auch infolge ihrer bevorzugten Lage schon sehr frühzeitig für die Südamerika- sowie die West- und Südafrikafahrt überragende Bedeutung zu. Dagegen ist die weltwirtschaftliche Bedeutung dieser Inselgruppen eine außerordentlich geringe. An dieser Feststellung ändert auch die Tatsache nichts, daß Gran Canaria und Madeira schon sehr frühzeitig in bescheidenem Maße Überseehandel mit Europa getrieben haben. Jedenfalls steht die Stärke des Schiffsverkehrs in den einzelnen Häfen in gar keinem Verhältnis zu der geringen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Inseln.

Die Häfen Gran Canarias.

Gran Canaria ist eine der vielen zur Gruppe der Kanaren zählenden Inseln. Der einzige Überseehafen daselbst ist Las Palmas.

L a s P a l m a s. Obwohl Las Palmas schon in früheren Jahren die Produkte der kleinen Insel Gran Canaria nach Europa expedierte, so zählte es doch als ausgesprochene Bunkerstation zur Klasse der sog. Anlaufhäfen und wäre dem zahlenmäßigen Schiffseingang nach sogar als „Großverkehrshafen" zu bezeichnen gewesen. Es wäre aber bestimmt nicht richtig, für seine Bedeutung als Hafen im allgemeinen lediglich den großen Schiffsverkehr als Maßstab zu Grunde zu legen; man bekäme dabei ein in Wirklichkeit nicht zutreffendes Bild, denn dieser wies schon in der Vorkriegszeit eine gewaltige Stärke auf: 1914 z. B. liefen 3600 Schiffe mit 7,3 Mill. N.R.T. in Las Palmas ein, die zu einem großen Prozentsatz Englands Flagge führten. Dieser starke Durchgangsverkehr brachte es natürlich mit sich, daß auch ganz beträchtliche Passagierziffern registriert wurden. Im Jahr 1914 zählte man beispielsweise 161 000 Passagiere [1]). Der Hafen selbst bietet zwar den Schiffen gute Gelegenheit zum Bunkern, können doch sogar große Dampfer bis zu 25 000 Tonnen bei jedem Wetter im Innenhafen ankern (41). Trotzdem kann man nicht behaupten, daß er vor dem Krieg auch nur einigermaßen einem derart lebhaften Schiffsverkehr genügt hätte. Die künstlichen Hafenanlagen waren nämlich sehr dürftig, und die Schiffe mußten im allgemeinen zum Zwecke des Bunkerns und soweit sie nicht an der Mole anlegen konnten, mittels Leichter laden und löschen.

In der Nachkriegszeit haben sich, wie die Untersuchung zeigt, wesentliche Veränderungen vollzogen. An dem weiterhin vergrößerten Schiffsverkehr in Las Palmas (1928: 4200 Schiffe mit 8,8 Mill. N.R.T. im Eingang) war England mit

---

[1]) Vgl. „Afrika", April 1921, Barcelona. Nr. 120. (Über den Güterverkehr in der Vorkriegszeit stehen keine Daten zur Verfügung.)

3,7 Mill. Tonnen beteiligt; die zweite Stelle nahm Deutschland mit 1 Mill. Tonnen ein. Gemäß dem zahlenmäßigen Schiffsverkehr wäre Las Palmas also schon damals bereits in die Klasse der sog. „Weltverkehrshäfen“ einzureihen gewesen. Die überragende Bedeutung seiner Funktion als Bunkerhafen ist ihm voll und ganz geblieben, doch soll andererseits noch festgestellt werden, daß heute nicht nur gewaltige Mengen von Kohlen und Öl über die Quais von Las Palmas gehen, sondern, — allerdings in weit geringerem Maße — auch agrarische Produkte, wie Tomaten, Bananen und Kartoffeln als Ersatz für das früher sehr viel angebaute Zuckerrohr nach Europa speziell nach England, Frankreich und Deutschland verschifft werden [1]). Wenn sich die Verkehrsziffern in diesem Hafen trotz der gesteigerten Frequenz in der Südatlantik-Fahrt nur um einen geringen Prozentsatz erhöhen konnten, so ist dies nicht nur darauf zurückzuführen, daß infolge des größeren Aktionsradius' der Schiffe heute weniger oft gebunkert werden muß, sondern auch darauf, daß die Konkurrenz der Plätze Teneriffa und Madeira einerseits, Casablanca und Dakar andererseits, den Verkehrsstrom teilweise von Las Palmas abzog. Dieser relative Abzug des Schiffsverkehrs nach andern Häfen wurde dadurch begünstigt, daß die Anlegemöglichkeiten, überhaupt der technische Ausbau des Hafens, in der Nachkriegszeit wenig gefördert wurden. 1918 waren zwar weitgehende Verbesserungen des Hafens geplant, aber erst 8 Jahre nachher wurde mit dem Ausbau begonnen. Der Bau des neuen Wellenbrechers, der über 2½ km lang werden soll, erreichte bis zu Beginn des Jahres 1929 360 m Länge [2]). Daß neben modernen Schuppenanlagen auch eine Öltankstation errichtet wurde, gereicht dem Hafen sicher zu großem Vorteil, insbesondere da Las Palmas als einziger Hafenplatz dieser Inselgruppe den immer häufiger anlaufenden Motorschiffen Gelegenheit zum Bunkern gibt.

Die Häfen Teneriffas.

Teneriffa ist ebenfalls eine kleine zur Gruppe der Kanaren zählende Insel. Auch sie besitzt ähnlich wie Gran Canaria nur eine größere Niederlassung, die zugleich der Haupthafen der Insel ist, Santa Cruz.

Santa Cruz. Santa Cruz erfüllte dieselbe Aufgabe wie sein Nachbarhafen Las Palmas und war bei Zugrundelegung des Schiffsverkehrs vor dem Krieg sogar in die Reihe der „Weltverkehrshäfen“ einzureihen. Schon im Jahr 1913 lief die stattliche Zahl von 4248 Schiffen mit 9,7 Mill. N.R.T. im Hafen ein, großenteils um Kohlen zu fassen (74). Der übrige Güterverkehr war ohne Bedeutung, dagegen nahm der Personenverkehr schon damals beträchtlichen Umfang an und belief sich z. B. im Jahr 1913 auf 153 000 Passagiere. Absolut zahlenmäßig betrachtet übertraf also der Verkehr im Hafen von Santa Cruz denjenigen von Las Palmas noch um ein Beträchtliches.

Nach dem Krieg kam jedoch Santa Cruz gegenüber Las Palmas in bezug auf den Schiffsverkehr etwas in Nachteil und muß sich deshalb heute mit der Bezeichnung eines „Großverkehrshafens“ begnügen. Im Jahr 1929 liefen nämlich nur noch 7,6 Mill. N.R.T. den Hafen an (vgl. Tab. 26). Es ist also hier sowohl bezüglich der Vorkriegszeit, als auch im Vergleich mit den Konkurrenzhäfen ein gewisser Rückgang zu konstatieren, was wohl unter anderem darauf zurückzuführen sein dürfte, daß Santa Cruz keine Tankanlagen zum Bunkern von Öl

---

[1]) 1928 wurden ca. 600.000 Tonnen exportiert (41).

[2]) Vgl. Industrie- und Handelszeitung Berlin, 3. Mai 1929, Nr. 102.

Tabelle 26:

Schiffseingang in Santa Cruz.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1913	1920	1925	1926	1927	1928	1929
Zahl	4248	1949	3525	3875	3793	4312	3989
Tonnage	9,735	4,254	7,612	7,265	7,792	8,340	7,580

1913—29: nach Nr. 74 des Lit.-Verz.

besitzt [1]). Ebenso ist ein starkes Nachlassen des Passagierverkehrs festzustellen, der bis zum Jahr 1929 auf 90 000 zurückgegangen ist. Die Rangliste der am Schiffsverkehr beteiligten Nationen weist gegenüber Las Palmas ebenfalls ein anderes Bild auf, und zwar insofern, als 1928 wohl England mit 2,7 Mill. N.R.T. an der Spitze stand, aber an zweiter Stelle Spanien mit 1,8 Mill. und dann erst Deutschland mit 1,3 Mill. N.R.T. folgte (43). Die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte ist auch heute für den Überseeverkehr ohne wesentliche Bedeutung und hält sich in ungefähr denselben Grenzen wie die von Gran Canaria. — Die Mole im Hafen von Santa Cruz, die, wie beiläufig bemerkt werden soll, schon seit Ende des 16. Jahrhunderts besteht, wurde in der Nachkriegszeit immer mehr verlängert, um dadurch eine Vergrößerung des Hafenbeckens zu erreichen (74). Eine deutsche Firma war in den letzten Jahren mit dem Ausbau des Hafens beschäftigt. Der Bau eigentlicher Quaianlagen scheint vorerst nicht in größerem Umfang in Angriff genommen zu werden; dagegen wird auf die Schaffung eines großen und sicheren Hafenbeckens allem Anschein nach größerer Wert gelegt.

Die Häfen Madeiras.

Madeira ist die größte Insel einer zu Portugal gehörenden, etwa 500 km nördlich der Kanaren liegenden Inselgruppe. Zuckerrohr- und Weinbau lieferten schon seit Jahrhunderten die für den Export bestimmten Produkte des Landes, die ausschließlich über den Haupthafen der Insel, Funchal, nach Europa gingen, wo sie immer einen günstigen Absatzmarkt fanden.

Funchal. Mit dem Erstarken der internationalen Seeschiffahrt gewann Funchal infolge der günstigen geographischen Lage immer größere Bedeutung als Stützpunkt für den Südatlantikverkehr. Speziell Schiffe mit dem Mittel- bzw. Nordwesteuropa—Pernambuco gerichteten Kurs benützen Funchal als Anlauf- und Bunkerhafen. Der Schiffsverkehr soll bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts sehr lebhaft gewesen sein. Im Durchschnitt der Jahre 1901—14 liefen ziemlich regelmäßig jährlich etwa 1400 Schiffe ein, von denen ein großer, wenn auch nicht der überwiegende Teil Englands Flagge führte (76) [2]). Funchal hätte also wohl bereits vor dem Krieg in die Reihen der „Großverkehrshäfen“, vielleicht sogar in die der „Weltverkehrshäfen“ eingereiht werden müssen.

In der Nachkriegszeit hat sich grundsätzlich nur wenig geändert; zwar konnte der Schiffsverkehr in Funchal seinen alten Stand aus der Vorkriegszeit bis heute nicht wieder erreichen, ist aber trotzdem noch als „Großverkehrshafen“ anzusprechen. 1926 betrug nämlich der Schiffsverkehr in Funchal im Mittel von Ein-

---

[1]) Vgl. Industrie- und Handelszeitung Berlin, 25. Juli 1929, Nr. 171.

[2]) Über die tonnagemäßige Stärke des Schiffsverkehrs fehlen die Angaben.

und Ausgang 869 Schiffe mit 5,87 Mill. N.R.T. (76). Der Flaggenanteil der wichtigsten Nationen hat sich in der Reihenfolge nicht geändert, dagegen ist die stärkere Beteiligung Portugals sowie der Ausfall der nordischen Länder bemerkenswert. Für den Güterverkehr, der, selbst wenn man von den großen Kohlentransporten absieht, immerhin einige Bedeutung hat, ist die Feststellung von Wichtigkeit, daß neuerdings der Zuckerrohrexport gegenüber dem von Bananen immer mehr in den Hintergrund tritt. Weiterhin zeigt die Untersuchung noch, daß auch der Personenverkehr, hier speziell der Touristenverkehr, über dessen Stärke genaue Unterlagen leider nicht zur Verfügung stehen, schon immer eine wesentliche Rolle im Hafen von Funchal spielte. — Der technische Ausbau des Hafens, eine offene Reede mit guter Ankergelegenheit, wurde nach dem Krieg verschiedene Male projektiert, ohne daß man jedoch ernstlich zu Werke gegangen wäre [1]). Die Verhältnisse im Hafen liegen heute folgendermaßen: Segelschiffe und kleinere Dampfer von weniger als 18 Fuß Tiefgang können in den inneren Hafen einlaufen und an den beiden „Kohlenwharfs“ von 223 bzw. 50 Fuß Länge anlegen (32); ein weiterer Ausbau wäre also der Entwicklung des Schiffsverkehrs in Funchal nur dienlich.

Im ganzen kann also einmal festgestellt werden, daß die Häfen der Kanarischen Inseln und Madeiras, Las Palmas, Santa Cruz und Funchal auch in der Nachkriegszeit in erster Linie Bunkerhäfen geblieben sind. Andererseits haben alle drei, vielleicht Las Palmas ausgenommen, gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich an Bedeutung eingebüßt. Wenn diese Häfen heute im Vergleich zur Steigerung der allgemeinen Verkehrsfrequenz in der Südatlantik-Fahrt nicht mehr so häufig wie früher angelaufen werden, so ist dies wohl in erster Linie darauf zurückzuführen, daß der größte Aktionsradius der modernen Überseedampfer das Anlaufen einer oder mehrerer Zwischenstationen teilweise nicht mehr notwendig macht. Andererseits hat aber bestimmt auch die günstige Entwicklung des Hafens Dakar, sowie anderer festländischer Hafenplätze dazu beigetragen, daß nunmehr diese von manchen Schiffen bevorzugt werden. Diese Entwicklung wurde zweifellos noch dadurch begünstigt, daß der Ausbau der Hafenanlagen sowohl in Las Palmas und Santa Cruz wie auch in Funchal mit der Steigerung des Schiffsverkehrs nicht Schritt gehalten hat.

Ergebnis. Für sämtliche afrikanische Häfen mit Einschluß derjenigen der Kanarischen Inseln und Madeiras ergeben sich in aller Kürze folgende zusammenfassende Feststellungen: Die Untersuchung hat ganz allgemein in erster Linie gezeigt, daß sich der Schwerpunkt des Überseeverkehrs in den Jahren nach dem Krieg in immer stärkerem Maße auf die Häfen der west-östlich gerichteten Küste des tropischen Afrika konzentriert hat. Hervorzuheben ist ferner noch, daß auch die nordafrikanischen Hafenplätze unter Führung von Casablanca neuen, starken Auftrieb erhalten haben. Bezüglich der Funktion der afrikanischen Häfen sind grundsätzlich keine Änderungen gegenüber der Zeit vor dem Krieg festzustellen. Wir haben auch heute noch an der Ostküste des Südatlantik vorwiegend Endhäfen, mit Ausnahme der Bunkerstationen Las Palmas, Santa Cruz und Funchal, sowie der festländischen Hafenplätze Dakar und Kapstadt, welch letzterem sowohl der Charakter eines End- wie Durchgangshafens zukommt. Dafür ist aber, und dies gilt für sämtliche Häfen Afrikas im Bereich des Südatlantik mit ganz geringen Ausnahmen, eine sehr erhebliche Steigerung des Schiffs- und Güterver-

---

[1]) Vgl. Commerce Reports, Washington, Nr. 14, April 1929.

kehrs im Verlauf des letzten Jahrzehnts wahrzunehmen. Besonders beachtenswerte Verkehrssteigerungen haben Casablanca, Dakar und der neuerstandene Hafen Takoradi aufzuweisen; aber auch die übrigen Überseehäfen konnten teilweise recht ansehnliche Zunahmen für sich buchen. Im Personenverkehr dagegen ist im allgemeinen eine rückläufige Tendenz festzustellen, doch vermag diese, ihrer geringen Bedeutung in der Afrikafahrt wegen, das Gesamtbild in keiner Weise zu beeinflussen. — Von der erwähnten Verkehrsbelebung vermochten natürlich nicht alle Staaten, deren Schiffe die afrikanische Route befahren, gleichen Nutzen zu ziehen. Einmal dürfte sich z. B. der Anteil der englischen Flagge, die auch heute noch zahlenmäßig durchaus führend ist, gegenüber der Vorkriegszeit absolut genommen kaum erhöht, relativ betrachtet vielleicht sogar abgeschwächt haben, während die französischen Farben in der Nachkriegszeit in den afrikanischen Häfen immer häufiger anzutreffen waren. Die deutschen Reedereien hatten erklärlicherweise infolge des Krieges im vergangenen Jahrzehnt außerordentlich hart zu kämpfen, um ihre alte Stellung im Verkehr mit den afrikanischen Kolonien wieder zurückzuerobern. Dieser Konkurrenzkampf wurde noch dadurch erschwert, daß neuerdings auch vereinsstaatliche Schiffe in den Häfen Afrikas auftauchen. — Ein technischer Ausbau der Häfen wurde nach dem Krieg zwar ausnahmslos überall vorgenommen, doch ist andererseits auch festzustellen, daß im allgemeinen der Umfang solcher Verbesserungen bei weitem nicht den vorhandenen Bedürfnissen Rechnung trug. Hafenbauten größeren Maßstabs kamen eigentlich nur in Casablanca, dem neuen Tiefwasserhafen Takoradi und in dem Hafen von Kapstadt zur Ausführung. Man hat also bei den afrikanischen Häfen im Gegensatz zu vielen andern Hafenplätzen der Welt wohl nicht die Möglichkeit, von Hafenbauten zu sprechen, die den Forderungen der Zeit weit vorausgeeilt sind.

---

b) Die Häfen Amerikas.

1) Die Häfen des südlichen Südamerika.

Einführung. Unter den Häfen des südlichen Südamerika sind diejenigen der beiden Staaten Argentinien und Uruguay zu verstehen. Dadurch, daß die patagonische Küste für eine Hafenbildung denkbar ungeeignet ist und außerdem wirtschaftlich einen rein receptiven Charakter besitzt, konzentrierte sich Wirtschaft und Verkehr in immer stärkerem Maße auf das sog. La Plata-Gebiet. Diese überaus fruchtbare und infolge ihrer Meernähe verkehrsgeographisch so günstig gelegene Landschaft war deshalb schon vor dem Krieg bestimmend für Wirtschaft und Verkehr ganz Argentiniens. Die wirtschaftliche Bedeutung Patagoniens tritt gegenüber der überragenden Stellung, die sich jenes Gebiet seit Beginn dieses Jahrhunderts in der Weltwirtschaft erobern konnte, weit in den Hintergrund. Das La Plata-Gebiet hat wiederum vier verkehrswirtschaftliche Zentren, die zugleich wichtige Hafenplätze sind: Buenos Aires einschließlich La Plata am La Plata, Rosario und Santa Fé am Parana und Bahia Blanca an der Südgrenze des Pampagebiets, ein Hafen, der übrigens auch als Umschlagplatz eines großen Teils der patagonischen Exportgüter zu nennen wäre.

Die eben genannten argentinischen Produktionsgebiete waren schon vor dem Krieg von ganz erheblicher Bedeutung für die Weltwirtschaft. Bezeichnend ist hierbei, daß mit dem zweiten Dezennium des 20. Jahrhunderts immer mehr die ackerbaulichen Produkte gegenüber denen der Viehzucht in den Vordergrund traten, wobei der Maisexport weitaus an erster Stelle stand [1]). Für die Ausfuhr Uruguays dagegen war von jeher die reiche Fleisch- und Wollproduktion des Landes maßgebend, die ihren Weg auf den Weltmarkt über den einzigen aber sehr bedeutenden Überseehafen Montevideo nahm. Im Import war es die Kohle, die mengenmäßig am meisten ins Gewicht fiel und die immer eine brauchbare Rückfracht für die aus Europa zurückkehrenden Getreidedampfer bildete. Als Absatzgebiet kam vor dem Krieg, wie schon angedeutet, fast ausschließlich Europa in Frage, das auch an der Einfuhr mit ca. 75 % beteiligt war, während U.S.A. kaum nennenswerte Produkte Argentiniens aufnahm, dagegen am Import immerhin einen Anteil von 15 % aufweisen konnte (83, S. 111). Dieser rege Warenaustausch zwischen ozeangetrennten Kontinenten wirkte natürlich auch außerordentlich befruchtend auf den Schiffsverkehr, der sich auf die verhältnismäßig wenigen oben genannten Häfen verteilte [2]). England führte unter den Flaggen mit einem tonnagemäßigen Anteil von 60 %, in weitem Abstand folgte Deutschland mit ca. 10 %, ein Verhältnis, das sich bei einer normalen Weiterentwicklung, d. h. ohne Unterbrechung durch den Weltkrieg, zweifellos immer noch mehr zu Gunsten Deutschlands verschoben hätte (82, S. 236 und 86).

Die wichtigsten Häfen Argentiniens und Uruguays, die im folgenden zur Untersuchung stehen, sind einmal die „Weltverkehrshäfen" Buenos Aires und Montevideo, außerdem noch die Häfen Bahia Blanca, La Plata, Rosario und Santa Fé. Hervorzuheben ist die überragende Stellung, die Buenos Aires schon vor dem Krieg in der Reihe dieser Hafenplätze einnahm, wenngleich auch dadurch der Bedeutung Montevideos als End- und Anlaufhafen in keiner Weise Abbruch getan werden soll. — Der bauliche Zustand der Häfen entsprach zwar vor dem Krieg fast durchweg nicht den Bedürfnissen, die der immerhin sehr starke Schiffs- und Güterverkehr an die Anlagen stellte, wenn auch zugegeben werden muß, daß die meisten der genannten Hafenplätze schon damals über moderne Hafenanlagen verfügten. Der größte Übelstand, mit dem die Schiffahrt in den La Plata-Häfen zu kämpfen hatte, war die immer wiederkehrende Versandung der Hafenbecken und Zufahrtskanäle.

Glänzend war der wirtschaftliche Aufstieg Argentiniens in der Vorkriegszeit, nicht weniger eindrucksvoll die Kriegsentwicklung, die, in sich selbst betrachtet, einen ungewöhnlichen Aufschwung darstellt, der wiederum in der Nachkriegskonjunktur seinen Höhepunkt erreichte [3]). Argentinien wurde immer mehr zu einem der größten Getreidelieferanten Europas. Die Exportziffern in diesen Produkten wuchsen von Jahr zu Jahr; die Weizenausfuhr stieg beispielsweise 1927 auf 5,6 Mill. Tonnen, die von Mais auf 8,5 Mill. Tonnen (83, S. 111 fgld.). Obwohl auch die Fleischausfuhr sich seit der Vorkriegszeit verdoppeln konnte, so ist ge-

[1]) Ausfuhr 1913: 4,8 Mill. Tonnen Mais
2,8 Mill. Tonnen Weizen
0,5 Mill. Tonnen Fleisch (84).

[2]) 1913 liefen 11,5 Mill. N.R.T. aus Übersee in den Häfen Argentiniens ein (84).

[3]) Gesamtexport 1913: ca. 2 Milliarden RM., 1929: ca. 4 Milliarden.
Gesamtimport 1913: ca. 2 Milliarden RM., 1929: ca. 3,7 Milliarden (79 u. 77).

rade in den Nachkriegsjahren ein noch stärkeres Überwiegen der ackerbaulichen Erzeugnisse im Export gegenüber früher festzustellen[1]). Unter dem Gesichtspunkt der Verteilung nach Bestimmungsländern hat sich die Ausfuhr seit 1913 nur wenig geändert; anders dagegen sieht es bei der Einfuhr aus, da U.S.A. natürlich während des Krieges versuchte, den aufnahmefähigen argentinischen Markt für sich zu erobern, was ihm teilweise auch gelang; stieg doch der prozentuale Anteil Nordamerikas am Import von 15 auf 25 %, während der Europas von 75 % auf 56 % zurückging (83). — Der Gesamtschiffsverkehr Argentiniens konnte bis zum Jahr 1923/24 wieder annähernd seinen Vorkriegsstand erreichen und sich dann ständig weiter vergrößern[2]).

Außer den bereits oben genannten Hafenplätzen besitzt Argentinien noch eine Anzahl Häfen, die zwar auf Grund des hier benutzten Schwellenwertes keinen Anspruch auf eine eingehende Untersuchung erheben können, trotzdem aber ihrer erheblichen lokalen Bedeutung wegen hier kurz vorweg genannt werden sollen. Es sind dies neben den Getreideexporthäfen San Nicolas und Mar del Plata vor allem der Petroleumhafen Commodoro Rivadavia an der patagonischen Küste, der im vergangenen Jahrzehnt in den Vordergrund des Interesses gerückt ist, und dem in dem kohlenarmen Argentinien große Aufmerksamkeit geschenkt wurde (77/85/87/94).

Buenos Aires. Buenos Aires war schon lange vor dem Krieg der Haupthafen Argentiniens. 155 Meilen von der offenen See entfernt, am Eingang des großen südamerikanischen Stromsystems, d. h. unmittelbar an der Mündung des Rio Plata gelegen, gehörte er mit zu den größten und bedeutendsten Häfen der Welt und innerhalb des Südatlantik speziell nahm er als „Weltverkehrshafen" schon sehr früh eine dominierende Stellung ein. Von eingewanderten Kolonisten gegründet, ist Buenos-Aires wie alle Kolonialhäfen durch den Verkehr und die Handelsbeziehungen zu Europa groß geworden. Schon immer zeigte dieser Hafen den typischen Charakter eines Endhafens im Gegensatz z. B. zu Rio de Janeiro, das in weitem Maße Durchgangshafen ist. Deshalb verdankte er seine überragende Position in erster Linie auch dem außerordentlich starken wirtschaftlichen Aufschwung seines Hinterlandes, mit dem ihn neben den Wasserstraßen ein verhältnismäßig gut ausgebautes Weg- und Eisenbahnnetz verbindet. Als Einzugsbereich fast der gesamten La Plata-Zone mit seinen gewaltigen Produktionsmengen an landwirtschaftlichen Gütern und als Umschlagplatz zwischen Fluß- und Ozeanschiffahrt kam diesem Hafen jedenfalls seit Beginn des 20. Jahrhunderts eine weltwirtschaftliche Bedeutung ersten Ranges zu. Selbst die Erzeugnisse Paraguays und Teile der Produktion Brasiliens wanderten in den Hafen von Buenos Aires, um daselbst nach Übersee verfrachtet zu werden. Obwohl Buenos Aires aber auch schon frühzeitig eine nicht zu unterschätzende industrielle Zentrale wurde, deren Produktion vor allem für den inneren Markt bestimmt ist, so war es doch von jeher weniger ein Industrie-, als gerade ein typischer Handelshafen (83). Als angehender „Weltverkehrshafen" hatte Buenos Aires natürlich einen ganz gewaltigen Schiffsverkehr zu bewältigen. Dieser betrug im Jahr 1913 annähernd 11 Mill. N.R.T. im Eingang, davon nicht weniger als 9 Mill. aus Über-

[1]) Im Jahr 1927 wurden aus Argentinien 990.000 Tonnen Fleisch, aus Uruguay ca. 100.000 Tonnen ausgeführt (83).

[2]) Man kann nach vorliegendem Zahlenmaterial bis zum Jahr 1928 eine weitere ca. 50%ige Steigerung feststellen (140).

see, was einem Anteil von ca. 38 % des Schiffseingangs in sämtlichen Häfen Argentiniens entsprach (89) [3]. Der größte Teil dieser Schiffe führte vor dem Krieg die englische Flagge, in großem Abstand folgte an zweiter Stelle Deutschland, während die Argentinische Flotte selbst damals nur eine sehr untergeordnete Rolle spielte (vgl. S. 27 ff). Entsprechend den oben angedeuteten Funktionen hatte dieser Hafen in erster Linie den Güterverkehr von und nach Übersee zu bewältigen, ging doch in den Jahren vor dem Krieg bereits annähernd die Hälfte des argentinischen Gesamtexports von rund 12 Mill. Tonnen und ca. ¾ des 10 Mill. Tonnen betragenden Imports über die Quais von Buenos Aires (78). Die Produkte von Ackerbau und Viehzucht: Weizen, Mais und Leinsaat, Fleisch, Häute und Wolle stellten mengen- und wertmäßig den weitaus größten Teil der Exportgüter, nämlich ca. 95 % (89). Beim Import stand der Tonnenzahl nach die Bunkerkohle mit 2 Mill. Tonnen jährlich an erster Stelle, vor Maschinen, Automobilen etc. Auch der Personenverkehr spielte eine ganz bedeutende Rolle, denn der größte Prozentsatz aller Einwanderer nach Argentinien wählte diesen Hafen als Landungsplatz, da von hier aus die Möglichkeiten, ins Innere des Landes zu gelangen, infolge des zentralen Eisenbahnnetzes am günstigsten lagen. Trotzdem wurde der Charakter dieses Hafens weniger durch den Passagierverkehr als gerade durch jenen gewaltigen Güterumschlag bestimmt. — Ganz im Gegensatz zu den gewaltigen Anforderungen, die ein Hinterland mit derartigen Produktions- und Exportmöglichkeiten an einen Hafenplatz stellt, standen die natürlichen Verhältnisse des Hafens von Buenos Aires. Diese liegen nämlich außerordentlich ungünstig, wie ja auch die gesamte argentinische Küste einen ausgesprochenen verkehrsfeindlichen Charakter zeigt (89). Seine große Bedeutung für den Überseeverkehr im Südatlantik erhielt dieser Hafen erst durch künstliche Anlagen, denn alles mußte hier von Grund auf durch Menschenhand geschaffen werden. Doch nicht nur zur Schaffung dieses Werkes waren gewaltige Kräfte notwendig, auch zur Aufrechterhaltung des Verkehrs waren fortwährend umfangreiche Arbeiten erforderlich. Insbesondere die enormen Sinkmassen, die der breite La Plata mit sich führt, und die ständig ein großes Hindernis für den Schiffsverkehr bildeten, erforderten dauernd Ausbaggerungen der Zufahrtskanäle (95). Noch bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts mußten die Schiffe 10—15 km weit draußen vor Anker gehen und Passagiere und Waren mit Booten ans Ufer gebracht werden. Erst als mit dem Jahr 1897 der inzwischen veraltete sog. „Madero-Hafen" vollendet war, besserten sich die Verhältnisse, obwohl gleich vorweg festgestellt werden soll, daß die Entwicklung von Wirtschaft und Verkehr derjenigen der Hafeneinrichtungen und Ausbauten bis in die jüngste Zeit immer weit vorausgeeilt ist. Dieser Madero-Hafen besteht, von Süden nach Norden betrachtet, aus dem Vorhafen, dem Südhafenbecken, der sog. „Darsena Sud" und dem eigentlichen Haupthafen mit vier hintereinanderliegenden Docks, an denen hauptsächlich die transatlantischen Dampfer anlegen und endlich der „Darsena-Norte" (vgl. Abb. 8). Die Docks haben Längen zwischen 630 und 920 m und Breiten von 160 bis 190 m und sind jeweils durch Schleusen miteinander verbunden, so daß also vor dem Krieg einschließlich der sich am Riachuelo entlang ziehenden Quais und derjenigen der Süddocks Quailängen von ca. 14 km zur Verfügung standen (89). Sowohl für den

---

[3]) Es ist sehr bedauerlich, daß die amtlichen statistischen Angaben über Güter- und Schiffsverkehr gerade auch in Buenos Aires fehlen, bzw. sehr mangelhaft sind. Man muß sich deshalb im allgemeinen mit den in der übrigen Literatur enthaltenen Daten begnügen.

Schiffsverkehr selbst, als auch für den Eisenbahn- und Fahrzeugverkehr ist diese Dockanordnung nicht sehr günstig, wenn man andererseits auch zugeben muß, daß bei der Flachheit der Ufer und der sonstigen baulichen Schwierigkeiten der alte Hafen in seiner Gesamtheit eine anerkennenswerte Leistung der Technik darstellt (88).

Die für uns wichtigste Erscheinung der Nachkriegszeit besteht in der Tatsache, daß der Schiffsverkehr in Buenos Aires seit 1931 eine außergewöhnliche Erhöhung erfahren hat. Er stieg bis 1928 auf ca. 18 Mill. N.R.T. im Eingang an, was einer Steigerung gegenüber der Vorkriegszeit von rd. 80 % entspricht. Buenos Aires zählt also heute mit zu den größten „Weltverkehrshäfen" der Erde. Hinsichtlich des Anteils der Flotten der verschiedenen Nationen, die den Hafen von Buenos Aires regelmäßig anlaufen, unterscheidet sich das Bild gegenüber dem der Vorkriegszeit im wesentlichen in zwei Punkten: Abnahme des englischen Flottenanteils, der jedoch absolut genommen auch heute noch an erster Stelle steht, und andererseits gewaltige Steigerung der Tonnage der amerikanischen Handelsflotte, während sich Deutschland im Laufe der Nachkriegsjahre wenigstens wieder auf seinen alten Platz emporarbeiten konnte. Seit der Kriegszeit sind nun nicht nur die absoluten Zahlen des Schiffs- und Güterverkehrs ganz beträchtlich gestiegen, — wickelten sich doch in den letzten Jahren jeweils ca. 60—70 % des ungefähr 2 Milliarden betragenden argentinischen Außenhandels im Hafen von Buenos Aires ab, — sondern speziell in dem Verhältnis der beiden großen Erzeugungsgruppen, die für die Ausfuhr von maßgebender Bedeutung sind, haben sich beachtenswerte Verschiebungen gezeigt (37. Jahrg. 1923). Während einige Jahre vor dem Krieg die Agrarprodukte, in erster Linie Weizen und Mais, im Export eine führende Rolle einnahmen, schenkte man im Verlauf des Krieges der Viehzucht größere Aufmerksamkeit, und zwar einmal infolge des erhöhten Fleischbedarfs der kriegführenden Heere und zum andern, weil es an Schiffsraum für die großen Getreidemengen fehlte. Nach dem Krieg hat dann jedoch die Produktion und Ausfuhr der ackerbaulichen Produkte wieder gewaltig zugenommen. Es hat sich also gezeigt, daß jene Erscheinung nur eine vorübergehende war; weiter scheint festzustehen, daß sich der Export quantitativ zwar bedeutend gesteigert hat, in der Art der Güter aber im Gegensatz zur Vorkriegszeit, abgesehen von gewissen Schwankungen, keine wesentlichen Änderungen eingetreten sind. Endlich ist die Feststellung zu machen, daß Buenos Aires einmal seinen Charakter als Endhafen beibehalten hat und daß ganz allgemein nicht nur der Schiffs- und Güterverkehr, sondern in starkem Maße auch der Personenverkehr infolge der nach dem Krieg einsetzenden intensiven Auswanderung von Europäern nach Südamerika zunächst ganz beträchtliche Zunahmen aufzuweisen hatte, in den letzten Jahren aber wieder einen erheblichen Rückgang erfahren hat. — War eine Vergrößerung der Hafenanlagen von Buenos Aires schon vor dem Krieg ein dringendes Bedürfnis, so machte die fortschreitende Zunahme des Seeverkehrs nach Beendigung desselben die sofortige Inangriffnahme umfassender Hafenausbauten notwendig, sollten nicht in kurzer Zeit katastrophale Verhältnisse eintreten. Besonders zur Zeit der Ernte werden Anforderungen an die Anlagen und Einrichtungen dieses Hafens gestellt, die nur ein ganz modern ausgebauter Hafenplatz erfüllen kann. Die Erfahrung hat nun gezeigt, daß das sog. „Piersystem", d. h. die Anordnung der Docks in Zahnform, praktischer ist, als die eingeschlossenen Docks des alten Hafens mit ihrer geringen Manöveriermöglichkeit. Dieser Umstand wurde deshalb

auch bei der Ausarbeitung der Hafenpläne für den neuen Hafen berücksichtigt, der sich bei der „Darensa Norte“ in der Nähe des Hauptbahnhofs an den alten Teil anschließt (vgl. Abb. 8). Nach Fertigstellung soll dieser zusätzliche Hafenteil aus 4 offenen, 10 m tiefen Becken und 5 in den La Plata hineingebauten Molen, sowie einem Vorhafen bestehen. Ein über 2½ km langer Wall wird die Bassins vor Versandung schützen und so auch für tiefgehende Schiffe eine sichere Anlegestelle schaffen. 3 dieser Becken sollen 500 m lang und ca. 115 m breit und das kleinste ungefähr 300 m lang werden. Damit wären also ca. 4000 m neue Quais geschaffen, die mit großen Lagerhäusern, Zollschuppen, Getreideelevatoren etc. sowie über 150 Kranen aller Größen und sonstigen neuzeitlichen techn. Errungenschaften versehen werden sollen. Die gewaltigen Lagerräumlichkeiten sind teilweise durch unterirdische Gänge miteinander verbunden, um den Güterverkehr reibungsloser abwickeln zu können und mit den modernsten eisenbahntechnischen Einrichtungen ausgestattet. Die Arbeiten schreiten unter dem Druck in- und ausländischer Schiffahrtskreise verhältnismäßig rasch vorwärts, obwohl sie auch schon einigemale infolge Zahlungsstockungen seitens der Regierung unterbrochen wurden, und es konnten immerhin bereits im Jahr 1930 die Bassins A und B dem Verkehr übergeben werden; es besteht also die berechtigte Hoffnung, daß nach Fertigstellung des restlichen Teils die Möglichkeit einer wesentlich rascheren Abfertigung der Schiffe als seither gegeben ist (88; 3; 94).

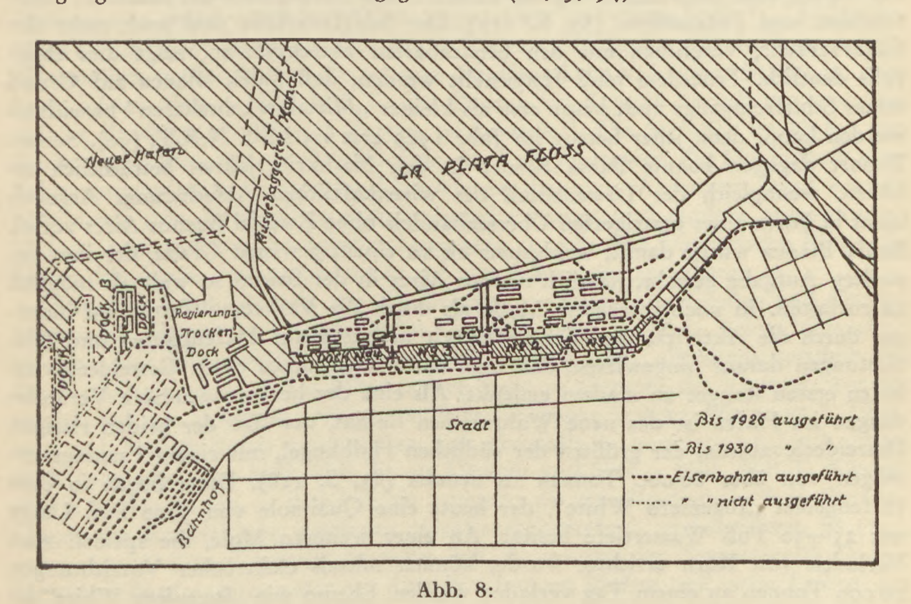


Abb. 8:

Der Hafen von Buenos Aires.

B a h i a B l a n c a. Bahia Blanca, das zur Provinz Buenos Aires zählt, hatte sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum wichtigsten Exporthafen der südlichen argentinischen Getreidezone entwickelt. Doch nicht nur die Erzeugnisse dieses Distriktes wurden in Bahia Blanca nach Übersee verfrachtet, auch der weitaus größte Teil der Produkte des hafenarmen Patagonien erreichte den Anschluß an

den Welthandel über diesen Hafenplatz, der übrigens vor dem Krieg kaum über den Rang eines „Kleinverkehrshafens“ hinausgekommen sein dürfte. Die Hauptexportgüter waren Getreide, speziell Hafer, und Wolle. Als Einfuhrhafen kam Bahia Blanca nur untergeordnete Bedeutung zu, da diese Funktion für den größten Teil Argentiniens fast ausschließlich Buenos Aires als Importzentrale erledigte. An die Entwicklungsmöglichkeiten des Hafens von Bahia Blanca, der vor allem zur Entlastung des eben genannten 500 km weiter nördlich gelegenen Buenos Aires dienen sollte, hatte man große Hoffnungen geknüpft, die sich jedoch nicht ganz in dem erwarteten Maße erfüllt hatten (95). Schuld daran dürfte vor allem das seichte Fahrwasser der Bucht sein, an der der Hafen liegt, und die einen starken Hemmschuh in der Entwicklung des Schiffsverkehrs bildete (37, Jahrg. 1923/24, S. 133). Bezeichnend für den Hafen von Bahia Blanca ist weiterhin, daß er nicht, wie die meisten andern Häfen, aus e i n e m Komplex besteht, sondern aus 4 Teilen, von denen jeder einzelne schon vor dem Krieg seine besondere Aufgabe zu erfüllen hatte. Es sind dies: die Exporthäfen Galvan und Ingeniero White, der Kriegshafen Puerto Militar, sowie der neue Handelshafen Aroyo Pareya, mit dessen Bau erst 1912 begonnen wurde (93).

Infolge des Fehlens geeigneter Hafenplätze an der patagonischen Küste und der verhältnismäßig guten Verkehrsverbindungen mit dem Hinterland bleibt Bahia Blanca auch nach dem Krieg der unbestrittene Mittelpunkt des südlichen Montegebiets und Patagoniens (83, S. 111). Der Schiffsverkehr und noch mehr der Güterverkehr, verglichen mit den benachbarten Hafenplätzen, zeigt dies ebenfalls deutlich. Trotzdem muß festgestellt werden, daß Bahia Blanca auf Grund seines Schiffseingangs auch heute erst als kleiner „Mittelverkehrshafen“ bezeichnet werden kann, denn jener betrug im Jahr 1929 erst 1,3 Mill. N.R.T. (96). Seinen Export dagegen konnte Bahia Blanca in den Nachkriegsjahren beträchtlich erhöhen, wenngleich der Löwenanteil des wirtschaftlichen Aufschwungs Argentiniens in Form eines gesteigerten Überseehandels ohne Zweifel Buenos Aires zufiel. Bahia Blanca wurde damit, wenigstens bis zu einem gewissen Grade, der ihm gestellten Aufgabe gerecht, nämlich Buenos Aires in der Saison so weit als möglich zu entlasten. In noch stärkerem Maße als durch die Verkehrsziffern wird indessen durch die Aktivität und Großzügigkeit in bezug auf Hafenbauten und Einrichtungen darauf hingewiesen, daß man aus Bahia Blanca einen Getreideexporthafen ersten Ranges zu machen gedenkt. Als eine der hervorragendsten Veränderungen im Hafen ist das neue Wahrzeichen Bahias, der Bau der beiden riesigen Getreideelevatoren, der größten der südlichen Halbkugel, mit einem Fassungsvermögen von über 80 000 Tonnen zu nennen (83, S. 118). Diese liegen in dem Hafengebiet „Ingeniero White“, der heute eine Quaimole von 3000 Fuß Länge mit 25—30 Fuß Wassertiefe besitzt. An einer weiteren Mole, die speziell zum Verladen von Korn errichtet wurde, können mittels elektrischer Vorrichtungen 10 000 Tonnen an einem Tag verladen werden. Ebenso wie „Ingeniero White“ ist auch „Port Galvan“ heute ausschließlich Exporthafen. 12 Molen in Staffelform angeordnet von 5220 Fuß Länge mit 4 Kornelevatoren und mächtigen Kranen versehen, bieten 12 Dampfern Anlegemöglichkeit. Als neuester Hafenteil ist der von „Aroyo Pareya“ zu nennen. Die Pläne hiezu sehen den Bau einer Reihe Docks in Zahnform mit einer Gesamtlänge von 16 000 Fuß vor, von denen jedoch bis Ausbruch des Krieges erst ca. tausend fertiggestellt waren (93). Außerdem sollen die gesamten Anlagen mit den notwendigen Elevatoren, Lagerhäusern und Kra-

nen ausgestattet und mit Gleisanschluß versehen werden. Der Zufahrtskanal, der eine Zeitlang bis auf 30 Fuß ausgebaggert war, versandete sehr rasch wieder; es sind deshalb dauernd Bagger an der Arbeit, um den Kanal auf 30—33 Fuß Tiefe zu halten. Der „Puerto Belgrano“ oder „Puerto Militar“ — wie der Name schon sagt, ein ausgesprochener Kriegshafen — soll hier trotzdem kurz angeführt werden, da er erst 1918 der Regierung übergeben wurde, also neueren Datums ist. Dieser Hafen besteht aus einem Vorhafen, einem umschlossenen Innenhafen mit 33 Fuß Tiefe und einem großen Trockendock von 600 Fuß Länge, dem später noch ein weiteres folgen soll. Argentiniens größte Kriegsschiffe können hier aufgedockt werden (90). — Zusammenfassend kann man nun wohl sagen, daß die Bauarbeiten und Verbesserungen der Hafeneinrichtungen in den verschiedenen Häfen Bahia Blancas nach dem Krieg sehr befriedigende Fortschritte gemacht haben, und daß daraufhin eine noch stärkere Belebung des Schiffsverkehrs zu erwarten sein dürfte.

Rosario. Rosario, am Knie des Parana gelegen, wurde durch seine Lage zum natürlichen Mittelpunkt des durch die beiden Flußrichtungsachsen ausgeschnittenen Sektors des Hinterlandes und entwickelte sich schon vor dem Krieg zum Fußpunkt eines weitverzweigten Bahnnetzes nach Westen und Nordwesten (83, S. 116). Der Hafen von Rosario, ein beachtlicher „Mittelverkehrshafen“, der schon damals als Ein- und Ausfuhrhafen Zentralargentiniens von wesentlicher Bedeutung war, stand unter den Häfen Argentiniens an zweiter Stelle [1]). Die Hauptexportgüter waren in erster Linie Mais, Weizen und Zucker, die in ihrer Art als Massengüter natürlich auch einen regen Schiffsverkehr bedingten. Bereits im Jahr 1910 fuhren über 2 Mill. N.R.T. den Parana bis Rosario herauf, um von dort aus die Produkte direkt nach Europa zu bringen [2]). Die Steilufer im Hafen von Rosario erlaubten auch großen Schiffen ein Anlegen, soweit die Möglichkeit einer Fahrt stromaufwärts infolge der Flußtiefe gegeben war. Außerdem besaß Rosario bereits vor dem Krieg einen verhältnismäßig jungen und modern ausgestatteten Hafen; denn erst um die Jahrhundertwende erwarb eine französische Firma die Lizenz für dessen Ausbau und zwar auf eine Dauer von 40 Jahren.

Seit dem Krieg hat sich, wie die Untersuchung zeigt, im Großen und Ganzen gesehen im Hafen von Rosario nichts Grundlegendes geändert. Seinen Charakter als Aus- und Einfuhrhafen behielt er auch weiterhin bei, allerdings verschob sich das Verhältnis im Lauf der Jahre immer mehr zu Gunsten des Exports, was besonders auf den zeitweise gesteigerten Bedarf Europas zurückzuführen ist [3]). Übersee- und Flußschiffahrt entwickelten sich ebenfalls in ansteigender Linie, liefen doch 1927 schon 3,1 Mill. N.R.T. aus Übersee und über 2 Mill. N.R.T. Küstenschiffe im Hafen ein, so daß Rosario nunmehr als ein allerdings noch in den Anfängen der Entwicklung stehender „Großverkehrshafen“ zu bezeichnen ist (111, Jahrg. 1930). Bemerkenswert ist noch, daß die meisten der Transatlantik-Dampfer zuerst Buenos Aires anlaufen, dort ihre Ladung löschen und unter Ballast den Parana aufwärts fahren, im Rückweg dagegen Buenos Aires nicht mehr berühren, ein weiterer Beweis, daß Rosarios Schwerpunkt, wie schon oben gesagt, in erster Linie im Export liegt. Während also die erhöhte Produktionstätigkeit des frucht-

---

[1]) Vgl. Mitteilungen des Deutsch-Argentinischen Zentralverbandes, Berlin 31. 3. 1914.

[2]) Vgl. Hamburger Fremdenblatt, 13. April 1929.

[3]) Im Jahr 1924 betrug beispielsweise die Einfuhr 612.000 Tonnen, die Ausfuhr 3,8 Mill. Tonnen (93).

baren Hinterlandes einen immer stärkeren Schiffsverkehr nach Rosario zog, blieb in bezug auf den Ausbau des Hafens beinahe alles beim alten. Wohl werden dauernd Baggerarbeiten ausgeführt, um die Zufahrt einigermaßen freizuhalten, auch wurde im Jahr 1920 der Bau von weiteren 500 m Quaimauern beschlossen [1]; doch an einen zusätzlichen Ausbau der bestehenden Anlagen in größerem Maßstab wurde bis jetzt nie ernsthaft herangetreten [2]). Es ist deshalb sehr begreiflich, daß von Seiten maßgebender Handelskreise gegen die Rosariner Hafenbaugesellschaft neuerdings stark Front gemacht wird, um diesem Übelstand abzuhelfen.

L a P l a t a. La Plata, das nur 40 Meilen unterhalb von Buenos Aires liegt, könnte eigentlich mit diesem zusammen genannt werden. Früher die Hauptstadt Argentiniens mußte es schon seit Jahrzehnten seine Stellung in jeder Beziehung an Buenos Aires abtreten und sich mit der Bezeichnung einer Hafenstadt zweiten Ranges begnügen. Obwohl es den Vorzug einer besseren Ozeanlage hat und schon in der Vorkriegszeit einen für die größten Schiffe zugänglichen Hafen mit mehreren Kilometern Quaianlagen besaß [3]), war es nicht zu verhindern, daß Buenos Aires immer mehr der wirtschaftliche Mittelpunkt Argentiniens und damit auch ein Knotenpunkt der internationalen Seeschiffahrt wurde (83 u. 80, S. 57). Infolge seiner geographischen Lage ergibt sich auch die Tatsache, daß La Plata als Hafenplatz immer ähnliche Funktionen wie Buenos Aires zu erfüllen hatte. Über den Schiffsverkehr, Anteil der Flaggen usw. stehen auch hier, wie in den übrigen Häfen Argentiniens keine Unterlagen aus der Vorkriegszeit zur Verfügung, doch dürfte man kaum fehlgehen, wenn man La Plata damals als „Mittelverkehrshafen" bezeichnete. Der Import, der naturgemäß meist dem Verteilungszentrum zustrebt, trat deshalb auch hier stark hinter dem Export zurück, der vorwiegend der Kühlfleisch- und Getreideverschiffung diente.

La Plata, das letzten Endes heute denselben Zweck wie Bahia zu erfüllen hat, nämlich die Entlastung des hauptstädtischen Hafens, konnte diese Aufgabe auch nach dem Krieg nicht in zufriedenstellender Weise lösen. Da La Plata es nicht verstand, die oft sehr schlechten Hafenverhältnisse in Buenos Aires durch Abziehen eines Teils des Schiffsverkehrs in seinen Hafen in einer für sich günstigen Weise auszunützen, so profitierte es auch von der wirtschaftlichen Blüteperiode der Nachkriegszeit nicht allzuviel. Bezüglich des Schiffsverkehrs in La Plata ist die Tatsache bemerkenswert, daß nur sehr wenige Überseeschiffe den Hafen direkt anlaufen, im Jahr 1927 z. B. nicht ganz eine halbe Mill. N.R.T. bei einem Gesamtschiffseingang von fast 3 Mill. (77). La Plata ist also immer noch ein „Mittelverkehrshafen", in erster Linie ein Lokalhafen, allerdings mit sehr beachtenswerter Frequenz. Ein sehr wesentlicher Grund, warum dieser Hafen nicht ebenfalls eine führende Stellung im Überseeverkehr einnimmt, liegt auch in den vielfach höheren Hafengebühren gegenüber den Nachbarhäfen, speziell Buenos

[1]) Vgl. Buenos Aires-Handelszeitung, 11. Sept. 1920 sowie Deutsche La Plata-Zeitung, Buenos Aires, 25. Febr. 1928.

[2]) Das „Hamburger Fremdenblatt" vom 24. März 1931 weiß allerdings zu berichten, daß 2,3 Mill. Golddollars für Erweiterungsarbeiten ausgeworfen sind.

[3]) La Platas Hafen der Vorkriegszeit wurde 1883 begonnen und 1905 vollendet und besaß nach seiner Fertigstellung ca. 4 km Quailänge. (Vgl. Hamburger Fremdenblatt, 29. Juli 1911).

Aires[1]). Zudem ist versäumt worden, wenigstens auch nur die schon bestehenden Hafenanlagen gut in Stand zu halten, von einem zusätzlichen Ausbau ganz zu schweigen, was aber umso notwendiger gewesen wäre, als kurz nach Kriegsende ein großer Teil der Molen durch einen gewaltigen Sturm beschädigt wurden[2]). Erst im Jahr 1929 konnte man von einer nahe bevorstehenden Beendigung dieser Ausbesserungsarbeiten reden[3]).

Santa Fé. Santa Fé, das sich zwar wegen seiner beträchtlichen Entfernung vom Meer und der Zugänglichkeit für Ozeanschiffe nur bis zu einer Größe von ca. 6000 N.R.T. weder mit Buenos Aires noch mit Rosario messen kann, war trotzdem auch schon vor dem Krieg für den Weltverkehr von einiger Bedeutung. Diese Bedeutung beruhte vor allem auf zwei Punkten: erstens ist Santa Fé der Mittelpunkt eines sehr fruchtbaren Siedlungsgebietes, das teils der Pampa teils dem Chaco zugehört, soweit letzterer nicht leichter Zugang zum Paraguay findet (83, S. 116); außerdem besteht, wie gesagt, doch für viele Frachtdampfer die Möglichkeit, diesen Hafen direkt aus Übersee anzulaufen, wodurch ein Transport der Güter nach Rosario bzw. Buenos Aires und ein Umladen daselbst vermieden wird[4]). Der Schiffsverkehr im Hafen von Santa Fé dürfte sich vor dem Krieg auf nicht viel mehr als 1 Mill. N.R.T. im Eingang belaufen haben, so daß er im günstigsten Fall die Bezeichnung eines kleinen „Mittelverkehrshafens“ beanspruchen konnte. Die Ausfuhr in Santa Fé war vor dem Krieg durch zwei Produkte gekennzeichnet: Getreide und Holz (Quebracho); die Einfuhr trat demgegenüber sehr stark zurück und betrug mengenmäßig damals nur ca. 25—30 % der Ausfuhr[5]). Was die Entwicklung von Santa Fé speziell in der Vorkriegszeit stark beeinträchtigte, waren weniger die baulichen Anlagen im Hafen selbst, die einige Jahre vor dem Krieg dem Verkehr übergeben wurden, oder ungenügende Wassertiefe, als vielmehr die große Barre, die sich im Parana zwischen dem Hafen von Rosario und dem von Santa Fé befindet, und die früher lange Zeit nur 12—14 Fuß Wasser hatte. Durch Ausbaggern brachte man es dann auf 18—19 Fuß auch in der ungünstigsten Jahreszeit bei Niedrig-Wasser.

Die neuere Entwicklung des Schiffsverkehrs in Santa Fé, der sich im Jahr 1929 auf einige tausend Schiffe mit ca. 1,8 Mill. N.R.T. belief, und das demgemäß noch in die Reihe der „Mittelverkehrshäfen“ einzureihen ist, weist ähnliche Merkmale auf, wie der in La Plata (77); denn wir finden auch hier überwiegend Küstenschiffahrt, und zwar verhältnismäßig sehr viele kleine Flußdampfer, die die Produktion aus dem Innern des Landes herbeischaffen. Wenn auch ein Vergleich mit der Vorkriegszeit infolge Fehlens der entsprechenden Unterlagen sehr erschwert ist, so kann doch festgestellt werden, daß die Entwicklung sich in positiver Richtung vollzogen hat; man wird sogar so weit gehen dürfen, zu behaupten, daß dieser Hafen seit 1918 relativ vielleicht noch mehr an Bedeutung zugenommen hat, als z. B. Buenos Aires. Dies zeigt sehr deutlich der ausgehende Güterverkehr, der sich im Jahr 1928 auf 1,4 Mill. Tonnen stellte[6]). Seine Funktion als Exporthafen, d. h. speziell als Ausfuhrhafen von Getreide und Holz,

---

[1]) Vgl. Deutsche La Plata-Zeitung, 9. März 1928.

[2]) Vgl. Latein-Amerikanischer Zeitungsdienst, Hbg.-Altona, 27. 8. 20.

[3]) Vgl. Hamburger Fremdenblatt, 6. Febr. 1929.

[4]) Vgl. Deutsche La Plata-Zeitung, Buenos Aires, 28. Dez. 1912.

[5]) 1913 wurden ca. 700.000 Tonnen exportiert und rd. 200.000 Tonnen importiert (Argentinisches Wochenblatt, Buenos Aires, 14. Januar 1928).

[6]) Vgl. Hamburger Fremdenblatt, 8. Juni 1929.

hat sich Santa Fé also auch späterhin erhalten, nur ist die Ausfuhr von Quebracho-Holz dabei in immer stärkerem Maße in den Vordergrund getreten (84 und 97). Im Hafen selbst kam es in den letzten Jahren infolge ungenügender Gleisanlagen und Entladevorrichtungen des öfteren zu schweren Verstopfungen [1]). Wohl wurden nach dem Krieg hin und wieder Verbesserungs- und sonstige Ausbauarbeiten im Hafen vorgenommen, wie z. B. die Ausbaggerung des Zufahrtskanales auf 20 Fuß Tiefe etc., doch waren die Anlagen Ende der 20er Jahre im großen ganzen fast noch dieselben wie vor dem Krieg [2]). Vor wenigen Jahren befaßte sich nun die Regierung mit einem großzügigen Hafenprojekt, das natürlich erst im Werden begriffen ist und unter anderem den Bau von weiteren 1000 m Hafenanlagen vorsieht, die mit Lagerschuppen, Kranen, Gleisanlagen u.s.w. versehen werden sollen. Von der weiteren Entwicklung dieses Ausbaus und von der Möglichkeit der Beseitigung der Barre wird es abhängen, ob Santa Fé die immer größer werdenden Produktionsmengen der zukunftsreichen Distrikte des Chaco reibungslos weiterzuleiten vermag, oder ob sich diese Massengüter andere, günstigere Umschlagplätze suchen müssen.

Die Häfen Uruguays.

Der Seeverkehr von Uruguay, dessen Grenzen zu einem großen Teil vom Meer bzw. von schiffbaren Flüssen gebildet werden, hatte sich schon früh in dem geographisch sehr günstig gelegenen Montevideo zentralisiert, das sich im Lauf der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Entwicklung überdies auch zum Knotenpunkt des Binnenverkehrsnetzes herausbildete. Für den Weltmarkt war die Wirtschaft Uruguays durch seine Fleisch- und Wollproduktion immerhin von bemerkenswertem Interesse, wenn natürlich auch die Produktionsmengen dieses verhältnismäßig kleinen Landes nicht mit denjenigen der Nachbarstaaten Argentinien und Brasilien verglichen werden können. Immerhin durfte auch Uruguay in der Vorkriegszeit sich einer außerordentlich günstigen wirtschaftlichen Entwicklung erfreuen.

Montevideo. Montevideo, am La Plata nahe seiner Mündung in den freien Ozean gelegen, war schon lange vor dem Krieg die Haupt- und zugleich weitaus wichtigste Hafenstadt Uruguays. Da dieser Hafenplatz schon sehr frühzeitig außerordentlich große Verkehrsziffern aufwies, mußte er gemäß unserer Klassifikation bereits vor dem Krieg als sog. „Weltverkehrshafen" bezeichnet werden. Im Jahr 1913 liefen nämlich ca. 6300 Schiffe mit rd. 13 Mill. N.R.T., davon 11,5 Mill. aus Übersee, in den Hafen ein (vgl. Tab. 27). Diese enorme Verkehrsfrequenz wäre nicht unmittelbar mit dem Außenhandel dieses kleinen Staates in Einklang zu bringen, würde man nicht berücksichtigen, daß dieser Hafen nicht nur Endhafen, sondern in weitem Maße auch Durchgangshafen in der La Plata-Fahrt war. Die entsprechenden Zahlen des Güterverkehrs, der in keinem Verhältnis zum Schiffsverkehr stand, bekräftigen diese Tatsache ebenfalls. Von der Ausfuhr, die zum weitaus größten Teil nach Europa ging, entfielen etwa 90 % auf die Viehzucht [3]); die Einfuhr, die vor dem Krieg ebenfalls fast ausschließlich aus den europäischen Ländern kam, bestand naturgemäß vorwiegend

---

[1]) Vgl. Argentinisches Wochenblatt, Buenos Aires, 8. Sept. 1928.

[2]) Vgl. Hamburger Fremdenblatt, 23. Nov. 1929.

[3]) 1913 wurden 49.000 Tonnen Fleisch und 68.000 Tonnen Wolle exportiert (83, S. 136).

aus Industrieerzeugnissen. Der Passagierverkehr im Hafen von Montevideo war vor dem Krieg ebenfalls sehr bedeutend, was natürlich wiederum einen tonnagemäßig großen Schiffsverkehr bedingte [1]). — Obwohl der Hafen in einer teilweise geschützten Bucht gelegen ist, also von Natur aus mehr begünstigt ist, als z. B. der von Buenos Aires, so besaß doch letzterer schon immer die besseren Hafeneinrichtungen (95). Nur 7500 Fuß Quaianlagen standen vor dem Krieg im Hafen von Montevideo zur Verfügung, die hauptsächlich von den Passagierdampfern benützt wurden, während die Fracht im allgemeinen mittels Leichter geladen und gelöscht wurde (159, Jahrg. 1913).

Tabelle 27:

Schiffseingang in Montevideo.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1913	1920	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Zahl	6282	4267	3987	3949	4555	4739	4929	4800
Tonnage	12,971	8,623	10,595	10,500	11,913	12,288	12,818	12,829

1913—30: nach Nr. 100 des Lit.-Verz.

In den Nachkriegsjahren war im Handel und Verkehr Montevideos mit dem Ausland eine gewisse Stockung eingetreten, die sich speziell auch im Schiffsverkehr auswirkte, der sich demzufolge 1930 noch auf derselben Höhe wie 1913 hielt (100). Montevideo ist aber trotzdem „Weltverkehrshafen" geblieben. In der Reihenfolge der Nationen steht auch hier England mit 4,5 Mill. N.R.T. im Jahr 1930 noch weit an der Spitze, ihm nach Deutschland (1,7 Mill.), Italien (1,3 Mill.) und Frankreich und die Vereinigten Staaten mit je ca. 1 Mill.. N.R.T. Bemerkenswert für den Schiffsverkehr der Nachkriegszeit ist noch, daß die Segelschiffe aus Übersee, von denen 1913 noch 158 in den Hafen einliefen, seit 1927 ganz daraus verschwunden sind. Nicht ganz so deutlich wie im Schiffsverkehr macht sich im Güterverkehr seit 1913 dieser Stillstand bemerkbar, doch ist er auch hier nicht zu verkennen. Speziell der Wollexport war z. B. 1927 noch genau so groß wie 1913, während sich andererseits die Fleischausfuhr in dieser Zeit verdoppeln konnte, und auch der Ackerbau in neuerer Zeit wieder mehr an Bedeutung gewinnt [2]); trotzdem bleibt die ausschlaggebende Stellung der Viehwirtschaft in der Ausfuhr bestehen. Bezüglich der Richtung von Export und Import zeigen sich die für den südamerikanischen Markt üblichen Merkmale: 67 % der Ausfuhr gingen 1927 nach Europa, das andererseits am Import mit 46 % beteiligt war [3]). Ein Vergleich mit den entsprechenden Vorkriegszahlen zeigt also ein starkes Zurückdrängen der europäischen Industrieländer. Der Passagierverkehr konnte seine Vorkriegsstärke bis 1930 ebenfalls nicht wieder erreichen, obwohl er auch heute noch neben dem Güterverkehr sehr wesentlich ist (100). — Über den baulichen Zustand des Hafens von Montevideo ist folgendes festzustellen. Im Hafen, für den laufend erhebliche Summen ausgegeben werden, sind ständig große Baggerarbeiten notwendig, da der La Plata immer außerordentlich viel Schlamm mit sich führt (84). Man ist bemüht, Teile des Hafenbeckens, die zur Aufnahme der Übersee-

[1]) 1913 landeten 164.000 Passagiere in Montevideo, 146.000 fuhren ab.

[2]) 1927 wurden 108.000 Tonnen Fleisch exportiert.

[3]) Die Ausfuhr ging hauptsächlich nach Deutschland, England, Frankreich; der Anteil von U.S.A. am Export betrug 9 %, am Import 31 % (83, S. 130).

schiffe bestimmt sind, auf 32 Fuß Tiefe zu halten, so daß nun auch große Schiffe bis 30 Fuß Tiefgang, die seither im äußeren Hafen ankern mußten, in den inneren Hafen einlaufen und an den verhältnismäßig gut ausgerüsteten Quais anlegen können (94). Im allgemeinen kann man jedoch sagen, daß in der Nachkriegsperiode im Hafen von Montevideo wenig zusätzliche Arbeiten größeren Maßstabes ausgeführt wurden.

Ergebnis. Die Untersuchung der Häfen Argentiniens und Uruguays hat ergeben, daß die Entwicklung der argentinischen Hafenplätze in der Nachkriegszeit als eine durchaus günstige bezeichnet werden muß, während der Hafen Uruguays, Montevideo, diese Auszeichnung weniger für sich in Anspruch nehmen kann. Noch bemerkenswerter ist die Feststellung, daß Buenos Aires seine führende Stellung in der Reihe dieser Häfen sowohl ganz allgemein, als auch besonders im Schiffs- und Güterverkehr ganz erheblich verbessern konnte. Wenn es auch den übrigen La Plata-Häfen gelang, ihren Verkehr gegenüber der Vorkriegszeit teilweise wesentlich zu steigern, so ist doch nicht abzustreiten, daß Buenos Aires in erster Linie Nutznießer der Verkehrsbelebung in der La Plata-Fahrt nach dem Krieg war. Weitere grundsätzliche Änderungen, sei es in der Stellung der Häfen zueinander, sei es bezüglich ihrer Funktion, haben sich gegenüber der Zeit vor dem Krieg nicht ergeben. Hafenbautechnisch hat die größten Fortschritte ebenfalls Buenos Aires aufzuweisen, während in den übrigen Hafenplätzen mit Ausnahme von Bahia Blanca meist nur Verbesserungen kleineren Maßstabes und Ausbaggerungen vorgenommen wurden. — Bezüglich des Flaggenanteils der einzelnen Länder sind im Prinzip dieselben Beobachtungen zu machen wie in bezug auf den Import: einmal die geschwächte, aber immer noch dominierende Stellung Englands und das ganz allmähliche Wiederaufrücken Deutschlands. Außerdem ist aber die bedeutend stärkere prozentuale Beteiligung Amerikas festzustellen, das erst in den letzten Jahren den zweiten Rang wieder an Deutschland abgeben mußte. Nicht unerwähnt soll endlich die einigermaßen bemerkenswerte Tatsache bleiben, daß Griechenlands Flotte in den letzten Jahren sehr stark in der La Plata-Fahrt engagiert war und z. B. im Jahr 1929 sogar Deutschlands Tonnage übertraf; der Grund dafür dürfte darin zu suchen sein, daß z. Zt. der Ernte die alten griechischen Schiffe, die zu jedem Preis Fracht übernehmen, stärker als sonst gechartet werden [1]).

2) Die Häfen des südlichen tropischen Amerika (Brasilien).

Einführung. Die ca. 6000 km lange brasilianische Küste ist außerordentlich hafenreich und steht damit ganz im Gegensatz zum benachbarten Argentinien. Noch deutlicher zeigt sich ein Unterschied, wenn man außerdem die Qualität der Häfen, d. h. ihre natürliche Eignung in Betracht zieht. Häfen wie Santos und vor allem Rio de Janeiro verdanken ihre günstige natürliche Lage den sog. Kessel- und Querbrüchen, welche die mehr oder weniger steile Längsküste in dieser Gegend aufweist. Die Häfen der sich nördlich anschließenden Küstenstrecke bis Paranahyba gründen ihre Existenz mit Ausnahme von Bahia fast ausschließlich auf die vorgelagerten Korallen- und Sandsteinriffe, während die nördliche

[1]) Bei der Untersuchung der einzelnen Häfen wurde im allgemeinen die Flaggenfrage nicht mehr angeschnitten, da die statistischen Unterlagen dazu fehlen. Außerdem dürfte sich das Bild jeweils nicht wesentlich von dem eben dargelegten unterscheiden.

Schwemmlandküste sog. Mündungshäfen aufweist (89). Wohl gibt es auch Küstenstriche, die arm an guten Naturhäfen sind, wie z. B. die brasilianische Lagunenküste, deren einziger Hafen von einiger Bedeutung Rio Grande ist, doch vermögen solche Ausnahmen obige Feststellung in keiner Weise zu beeinflussen. Daß sich der Schiffsverkehr Brasiliens nicht auch wie z. B. derjenige Argentiniens auf einige wenige Punkte konzentriert, ist durch die randartige Siedlungsstruktur jenes Landes bedingt. Die wirtschaftliche Erschließung und der verkehrstechnische Ausbau des Hinterlandes drang infolge der riesigen Längsausdehnung noch nicht sehr weit ins Innere des Landes, sondern beinahe alle, für den Weltmarkt wichtigen Produkte stammen aus der Küsten-, bzw. Randzone; es sind dies Kaffee und die übrigen Erzeugnisse des Acker- und Plantagenbaus, die schon vor dem Weltkrieg sowohl für die Wirtschaft Brasiliens im allgemeinen, als auch speziell für den Export von ausschlaggebender Bedeutung waren. In ganz besonderem Maße war der Kaffee das maßgebende Produkt dieses Landes. Aber auch die Waldwirtschaft, deren wesentlichen Bestandteil die Gummiproduktion bildete, nahm damals noch eine bemerkenswerte Stellung ein [1]). Der Abnehmer dieser tropischen Erzeugnisse war in erster Linie Europa, das 1913 53 % der Gesamtausfuhr aufnahm; 32 % gingen nach U.S.A. Im Import stand die „Alte Welt" mit 70 % ebenfalls weitaus an erster Stelle, während auf die Vereinigten Staaten nur ca. 16 % entfielen (89). In etwas stärkerem Maße als die Produktion, die sich immerhin auf den größten Teil der Küstenzonen Brasiliens verteilte, beschränkte sich der Schiffsverkehr auf einzelne Hafenplätze, obwohl von einer Konzentration ähnlich derjenigen der La Plata-Häfen bei weitem nicht die Rede sein kann. Immerhin vermochten die beiden Häfen Rio und Santos von den 26 Mill. N.R.T., die insgesamt 1913 in Brasilien einliefen, ca. 15 Mill. auf sich zu vereinigen (105 und 109). Der Rest verteilte sich auf noch nicht ganz ein halbes Dutzend Häfen mittlerer Größe und eine größere Zahl von mehr oder weniger lokaler Bedeutung, von denen jeder einzelne einer dem Umfange nach kleinen Landschaft zugeteilt ist. Dies zeigt also, daß die Küstenschiffahrt, die übrigens ausschließlich von brasilianischen Schiffen besorgt wird, schon von jeher eine wichtige Stellung im allgemeinen Schiffsverkehr einnahm (vgl. S. 27); dagegen trat im Überseeverkehr die brasilianische Flagge bis jetzt kaum in Erscheinung. Hier stand im Durchschnitt der Jahre 1903/13 England mit rd. 50 % des tonnagemäßigen Anteils an der Spitze; einen weiteren, recht erheblichen Prozentsatz, nämlich über 20 %, konnte Deutschland auf seine Farben vereinigen. In weitem Abstand folgten dann nacheinander Frankreich, Italien, Holland mit 8,7 und 3 %. Außerordentlich interessant in diesem Zusammenhang ist, daß Nordamerika diesmal mit einem verschwindenden Bruchteil, nämlich nur 0,1 % am Schiffsverkehr Brasiliens beteiligt war.

In späteren Jahren, vor allem nach Kriegsende, konnte Brasilien seine Stellung als typisches Kaffeexportland nicht nur beibehalten, sondern sogar nicht unerheblich festigen, während die Kriegsentwicklung selbst gerade infolge dieser besonderen weltwirtschaftlichen Produktion, die Gesamthandelsbewegung kaum

---

[1]) Der wertmäßige Anteil der Acker- und Plantagenwirtschaft Brasiliens am Gesamtexport betrug (83, S. 160) 1913: 71 %
der Anteil des Kaffees betrug 1913: 62 %
der Anteil der Waldwirtschaft 1913: 21 %
der Anteil der Gummiproduktion 1913: 16 %

oder nur negativ beeinflußte [1]). Dagegen ging der Anteil der Waldwirtschaft an der Ausfuhr erheblich zurück, was fast ausschließlich auf das Fehlen der Kautschukausfuhr zurückzuführen ist. Es ist also jedenfalls deutlich die sich verstärkende Position des Kaffees im Außenhandel zu erkennen. Hinsichtlich der Richtung von Export und Import ist ein bemerkenswerter Wechsel zwischen Europa und U.S.A. zu konstatieren. Der Anteil Europas an der Ausfuhr ging 1927 auf 41 %, an der Einfuhr auf 53 % zurück; U.S.A.'s Beteiligung dagegen stieg in gleichem Maße auf 46 % bzw. 29 % (89). Eine noch intensivere Steigerung als im Außenhandel hatte Brasilien im Schiffsverkehr im Laufe der Nachkriegsjahre zu verzeichnen; die sehr beträchtliche Erhöhung um ca. 70 % auf rd. 44 Mill. N.R.T. im Jahr 1928 kam mit Ausnahme Belems allen Häfen von einigermaßen Bedeutung zu, allerdings nicht immer in demselben Maße (109). Wenngleich anzunehmen ist, daß der Passagierverkehr vor allem in den Nachkriegsjahren erhebliche Zunahmen aufzuweisen hatte, so gibt doch auch heute noch der Güterverkehr in den brasilianischen Häfen dem Verkehrsbild im wesentlichen das Gepräge. Der Nutznießer des Krieges in bezug auf den Anteil am Schiffsverkehr mit Brasilien war auch diesmal U.S.A., das schon 1926 an fünfter Stelle stand. Englands Flotte büßte zwar gewaltig im Verkehr mit Brasilien ein, vermochte aber immerhin seine beherrschende Stellung zu halten, während Deutschlands Flagge in den führenden brasilianischen Häfen heute wieder überall an zweiter Stelle zu finden ist. Beachtenswert ist noch das Anwachsen des norwegischen Anteils und das Erscheinen Japans [2]).

Von den Häfen, die zur näheren Betrachtung bleiben, stand der Bedeutung nach der „Weltverkehrshafen" Rio de Janeiro stets an erster Stelle, und zwar in seiner doppelten Eigenschaft als End- und Anlaufhafen. Ihm nach folgte Santos als ausgesprochener Exporthafen. Die andern Hafenplätze, voran der Tabakhafen Bahia, dann das als Anlaufhafen so vorteilhaft gelegene Pernambuco ebenso wie der Kautschukhafen Belem an der Nordküste Brasiliens waren ausgesprochene „Mittelverkehrshäfen". Victoria, ein kleiner Exporthafen mit ansehnlichem Küstenverkehr, einige 100 km nördlich von Rio de Janeiro gelegen, und endlich ganz im Süden der zukunftsreiche Hafen eines fruchtbaren Hinterlandes, Rio Grande, waren dagegen früher noch als ausgesprochene „Kleinverkehrshäfen" anzusehen. Der technische Ausbau der brasilianischen Häfen war dem jeweiligen Schiffsverkehr entsprechend vor dem Krieg durchweg ziemlich mangelhaft zu nennen, wenn auch zugegeben werden muß, daß infolge der im allgemeinen sehr günstigen natürlichen Hafenbildung künstliche Anlagen in größerem Ausmaße nicht immer unbedingt erforderlich waren. Lediglich der nordbrasilianische Hafen Belem machte hiebei eine Ausnahme, denn die Regierung ließ in der Hoffnung einer weiteren starken Verkehrsbelebung schon viele Jahre vor dem Krieg im Hafen umfangreiche Ausbauten vornehmen.

Ehe wir zur Einzelbetrachtung der oben genannten Hafenplätze übergehen,

[1]) Der wertmäßige Anteil des Kaffees an der Ausfuhr betrug 1927 71 %, was gegenüber 1913 einer relativen Steigerung von ungefähr 10 % gleichkommt. Der Anteil der gesamten Acker- und Plantagenwirtschaft betrug 1927 81,5 %, derjenige der Waldwirtschaft 7,3 %, wovon auf den Gummi 2,9 % entfielen (83, S. 160).

[2]) Die Flaggenfrage wurde auch hier bei der Besprechung der einzelnen Hafenplätze im allgemeinen nicht wiederholt, da sich die jeweiligen Werte von dem eben gezeichneten Gesamtbild im wesentlichen nicht unterscheiden dürften, auch nicht in allen Fällen die entsprechenden Daten zur Verfügung standen.

Tabelle 28:

Schiffseingang in den Häfen Brasiliens.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

		1913	1920	1925	1927	1928
Rio Grande do Sul:	Zahl	601	561	563	740	895
	Tonnage	704	816	1,046	1,628	2,041
Santos:	Zahl	1939	1804	2338	2952	3241
	Tonnage	4,948	4,107	6,580	9,078	10,333
Rio de Janeiro:	Zahl	3809	3450	3688	4041	4288
	Tonnage	8,459	8,219	9,349	11,100	12,137
Victoria:	Zahl	901	742	1047	1157	1100
	Tonnage	798	571	1,015	1,111	1,225
Bahia:	Zahl	1406	1125	1460	1527	1322
	Tonnage	2,988	2,284	3,319	3,705	3,662
Pernambuco:	Zahl	1363	1274	1352	1613	1651
	Tonnage	2,121	2,115	2,389	3,119	3,207
Belem:	Zahl	884	580	534	579	576
	Tonnage	1,240	725	888	889	1,026

1913—28: nach Nr. 105 des Lit.-Verz. (Das Jahr 1926 fehlt in der Statistik).

sind noch einige Feststellungen zu machen über Häfen, die augenblicklich keinen Schiffsverkehr von mindestens 1 Mill. N.R.T. im Eingang aufweisen können. Paranagua z. B. ist als Eingangspforte für den Staat Parana immerhin ein Hafen von erheblicher lokaler Bedeutung. Er hat in erster Linie den Transit von und nach der Hauptstadt Carihyba zu besorgen, also eine ähnliche Funktion zu erfüllen wie z. B. Santos für Sao Paulo (110). Während noch in der Vorkriegszeit jegliche Hafenanlagen fehlten und auch die natürlichen Eigenschaften des Hafens nicht gerade günstig genannt werden können, hat der Ausbau desselben in den letzten Jahren bemerkenswerte Fortschritte gezeigt, was auch in einer erheblichen Steigerung des Schiffsverkehrs deutlich zum Ausdruck kommt [1]). Dies geschah wohl auch mit Rücksicht darauf, daß der Kaffeeanbau in dieser Zone neuerdings immer weitere Verbreitung findet. Während Ceara, das nächst Para der wichtigste Hafen der Nordostküste Brasiliens ist, wenig grundsätzliche und nennenswerte Änderungen gegenüber der Vorkriegszeit aufzuweisen hat, ist São Francisco do Sul ein Hafen, der durch seinen rasch ansteigenden Schiffsverkehr von rd. 300 000 N.R.T. auf über 900 000 in der Nachkriegszeit Aufmerksamkeit erregte (105). Ein Hafen, der, obwohl 1700 km vom offenen Ozean entfernt, auch heute noch oft von Überseedampfern angelaufen wird, ist Manaos, ein wichtiger Stapel- und Handelsplatz des Amazonasgebietes. Weiterhin sind noch zu nennen: São Luiz de Maranhão, in der kolonialen Zeit einer der wichtigsten Häfen des Landes, Natal an der äußersten Nordostspitze Brasiliens, Cabedello als Durchgangshafen für die Hauptstadt Parahyba und als Exporthafen für Baumwolle und Erdnüsse; Maceio, der einzige Hafen zwischen Pernambuco und Bahia mit einem guten Ankerplatz für Überseeschiffe, endlich Nicteroy, ein im Entstehen begriffener Hafen, der zur Entlastung von Rio de Janeiro dienen soll und Ilhéos; alles Hafenplätze von au-

[1]) Vgl. Ibero-Amerika, Berlin, Bl. Januar 1930, sowie Deutsche Zeitung São Paulo, Nr. 201, 30. Aug. 1929.

genblicklich nur secundärer Bedeutung, ohne oder nur mit belanglosem Überseeverkehr [1]) (110). Es bleiben also für die Untersuchung die Häfen Rio Grande, Santos, Rio de Janeiro, Victoria, Bahia, Pernambuco und Belem.

R i o G r a n d e. Rio Grande, durch seine meernahe Lage am Ausgang des Lagoa dos Patos, des sog. „Ententeiches" begünstigt, entwickelte sich sehr früh zum Umschlagplatz der Produkte des gleichnamigen Staates Rio Grande do Sul, der im Gegensatz zu den andern brasilianischen Landschaften noch vorwiegend den Charakter des benachbarten Uruguay trägt, und in dem von jeher fast ausschließlich Rinder- und Schafzucht betrieben wurde. — Rio Grande, vor dem Krieg ein „Kleinverkehrshafen", diente lediglich als Überseehafen für Porto Alegre, dem unbestrittenen Mittelpunkt des Hinterlandes, das am Ende des 250 km langen Lagoa dos Patos liegt und infolge seiner vielen Untiefen für Seeschiffe kaum erreichbar ist (7). Aber auch in Rio Grande hielt sich der Schiffsverkehr vor dem Krieg in sehr bescheidenen Grenzen und erreichte nur ca. 700 000 N.R.T. im Eingang (vgl. Tab. 28). Über den Umfang des Güterverkehrs, dessen Hauptgewicht vor dem Krieg auf dem Export von Gefrier- und Trockenfleisch lag, stehen zahlenmäßige Unterlagen nicht zur Verfügung (63). — Das größte Hindernis in der Entwicklung dieses Hafenplatzes bildete die mächtige Barre einige Kilometer unterhalb des Hafens, die immer von neuem durch die großen Mengen von Schlamm und Sand, welche der Fluß Guahyba mit sich führt, gebildet wird. Da im allgemeinen nur Schiffe bis ca. 13 Fuß Tiefgang die Barre überfahren und den Hafen anlaufen konnten, so ist verständlich, daß vor allem der transatlantische Überseeverkehr mit seinen großen Schiffen darunter schwer zu leiden hatte. Um den Übelstand der Barre, die im Lauf der Zeit den Hafen ganz vom Meere abzuschließen drohte, möglichst für immer zu beseitigen, entschloß man sich schon vor dem Krieg zu großzügigen Projekten. Zwei große Molen von mehreren Kilometer Länge sollten nach einem bereits früher erläuterten Prinzip (vgl. S. 62) eine weitere Versandung verhindern [2]). Aber auch andere Hafenanlagen und Einrichtungen wurden in Bau genommen und zum Teil kurz vor Kriegsausbruch dem Verkehr übergeben.

Die hervorstechendsten Veränderungen in Rio Grande seit Kriegsende zeigen sich auf dem Gebiet des Schiffsverkehrs und der Hafenbauten [3]). Ersterer konnte nämlich gegenüber der Vorkriegszeit eine Erhöhung von fast 300 % aufweisen, eine Steigerung, wie sie in keinem andern der brasilianischen Häfen in der Nachkriegszeit beobachtet wurde (vgl. Tab. 28). Rio Grande ist heute also ein ansehnlicher „Mittelverkehrshafen". Der Grund für diese außerordentlich günstige Entwicklung des Schiffsverkehrs liegt einmal in dem wirtschaftlichen Aufschwung des Hinterlandes und der damit verbundenen starken Erhöhung der verfrachteten Gütermengen, in ganz besonderem Maße aber in der Beseitigung der vor dem Hafen liegenden Barre begründet. Durch die Beendigung der großen Molenbauten im Laufe des letzten Jahrzehnts und durch ununterbrochene Baggerarbeiten wurde eine weitgehende Verbesserung der Einfahrtsmöglichkeiten geschaffen, so daß der Hafen heute Schiffen bis 9 m Tiefgang zugänglich ist. Allerdings ist damit das gesteckte Ziel noch nicht endgültig erreicht, da nämlich der technisch

[1]) Vgl. Deutsche Zeitung São Paulo, Nr. 218, 22. Sept. 1924.

[2]) Die Ostmole hatte 1914 eine Länge von 3 km, die Westmole von 2,8 km (Vgl. Nachrichten f. Handel, Industrie u. Landwirtschaft, Nr. 97, Berlin 29. Aug. 1914).

[3]) 1919 ging der Hafen übrigens in staatliche Verwaltung über (111).

und wirtschaftlich befriedigende Anschluß an das reiche Hinterland, das erst bei Porto Alegre beginnt, fehlt [1]). Auch die Quaianlagen im Hafen wurden weiter vergrößert, so daß heute ca. 5000 Fuß zur Verfügung stehen, die mit einem Dutzend Lagerhäuser und der entsprechenden Zahl von Kranen versehen sind (3, Jahrg. 1931). Es ist also erwiesen, wie sehr die Entwicklung Rio Grandes in seiner Eigenschaft als Überseehafen früher durch die Barre gehemmt wurde und wie dringend notwendig eine möglichst gründliche Beseitigung derselben war. Ob die eben angeführten Aktionen eine dauernde Besserung herbeizuführen vermögen, ist jedoch zweifelhaft; denn bereits im Jahr 1929 wird schon wieder eine starke Versandung der Barre gemeldet.

Santos. Im Gegensatz zu den übrigen brasilianischen Landschaften lag der Schwerpunkt jener von Santos früher nicht in der „Küstenzone", sondern ausschließlich in der „Binnenzone" (83, S. 192). Wie das Hinterland von Santos eine einzige große Kaffeeplantage genannt werden kann, so verdiente auch Santos selbst als der Umschlagplatz dieses Produktes schon lange vor dem Krieg das Prädikat des größten Kaffeehafens der Welt. Zugleich war Santos auch das Ein- und Ausgangstor für die bedeutendste Industriestadt Brasiliens, die Staatshauptstadt São Paulo (112, S. 27).

Die Entwicklung von Santos, das vielleicht schon vor dem Krieg Rio de Janeiro hätte überflügeln können, hatte in jenen Jahren infolge seiner ungesunden Lage schwer unter Gelbfieber-Epidemien zu leiden. Umso bemerkenswerter ist die Tatsache, daß trotz dieser Hemmungen der Schiffsverkehr von Jahr zu Jahr größeren Umfang annahm, so daß Santos schon vor dem Krieg als „Großverkehrshafen" bezeichnet werden konnte. Zu beachten ist dabei besonders, daß von den rd. 5 Mill. N.R.T., die im Jahr 1913 in Santos einliefen, der weitaus größte Teil, nämlich 4,4 Mill. aus Übersee stammten (vgl. Tab. 28). Außerdem war Santos seiner Aufgabe gemäß als „Endhafen" zu bezeichnen, und zwar in weitem Maße als Überseeexporthafen; denn schon im Jahr 1913 ging die Hälfte der Gesamtausfuhr Brasiliens, dazu ca. 25 % der Einfuhr über Santos [2]).— Die Anlagen und Einrichtungen, die diesem Hafen noch bis vor Kriegsausbruch zur Verfügung standen, waren nicht gerade vorbildlich zu nennen. Wohl besaß er eine günstige und genügend tiefe Einfahrt (30—40 Fuß), ebenso einen verhältnismäßig guten Ankerplatz und auch Quaianlagen von insgesamt 15 000 Fuß Länge; trotzdem konnten Schiffe mit über 5000 Tonnen nicht an den Quais abgefertigt werden, da diese nur ca. 23—26 Fuß Wassertiefe hatten, sondern mußten mittels Leichter bedient werden (3, Jahrg. 1931).

Seit dem Krieg haben sich im Hafen von Santos, sowie in dessen Beziehungen zu seinem Hinterland mannigfache Veränderungen teils sogar grundsätzlicher Natur vollzogen. So gibt es z. B. heute nicht nur eine sog. „Binnenzone", sondern dazu eine „Küstenzone" mit modernen Bananen- und Früchtekulturen, wenn auch bemerkt werden muß, daß der Schwerpunkt immer noch ganz überwiegend in dem ersteren Gebiet liegt. Für unsere Untersuchung wesentlich sind vor allem die Veränderungen, die sich im Schiffs- und Güterverkehr und in bezug auf die

[1]) Die beste Lösung wäre sicherlich die, die am nördlichen Ende nur ca. 20 km breite Nehrung, welche den See vom freien Ozean trennt, zu durchstechen und Porto Alegre zum Exporthafen des Staates Rio Grande do Sul zu machen.

[2]) Genau 46,8 % des mengenmäßigen, 51,2 % des wertmäßigen Exports; beim Import lauten die entsprechenden Zahlen 22,8 % bzw. 34,1 % (89).

Hafenbauten vollzogen haben. Außerordentlich deutlich zeichnet sich hiebei die positive Entwicklung des Hafens von Santos in dem sehr stark gesteigerten Schiffsverkehr in den Nachkriegsjahren ab (vgl. Tab. 28). Santos ist mit einem Schiffseingang von über 10 Mill. N.R.T. nunmehr unbestritten in die Reihen der „Weltverkehrshäfen" aufgerückt. Was den Güterverkehr im Hafen anbetrifft, so ist vor allem, rein tonnagemäßig betrachtet, in der Nachkriegszeit der Anteil des Hafens Santos an der Ausfuhr prozentual immer weiter gefallen, die Einfuhr dagegen im gleichen Verhältnis gestiegen, so daß im Jahr 1928 nur mehr 818 000 Tonnen der Gesamtausfuhr, dagegen 2,3 Mill. Tonnen der Einfuhr über Santos gingen (113 und 106)[1]. Es ist dies darauf zurückzuführen, daß die Einfuhr, die sich überdies immer stärker auf Santos und Rio de Janeiro zentralisiert, auch absolut betrachtet sehr stark zugenommen hat. Trotz dieser Tatsachen ist Santos auch heute noch der Hauptkaffeexporthafen Brasiliens, über den jährlich etwa 70 % der ca. 12—15 Mill. Sack betragenden Kaffeeausfuhr Brasiliens gehen (83, S. 164). Wenn also Santos im Verlauf eines Jahrzehnts eine so gewaltige Erhöhung seiner Verkehrsfrequenz aufweisen konnte, so ist daran neben andern Momenten allgemein-wirtschaftlicher Natur nicht zuletzt die Tatsache schuld, daß zur Ausrottung des Gelbfiebers umfassende Maßnahmen getroffen wurden, denen ein voller Erfolg beschieden war (94). — Mit dem Ende dieser Seuche war auch der Weg frei für den weiteren Ausbau des Hafens, eine Aufgabe, deren Lösung im Lauf der Jahre dringend notwendig geworden war. Die Quaianlagen, die ganz einfach entlang der Wasserfront liegen und eine Ausdehnung von über 3 Meilen besitzen, so daß wenigstens 50 Ozeandampfer zur selben Zeit anlegen können, wurden in der Nachkriegszeit durchgreifend modernisiert (94). Vor allem wurden die Tiefen längs der Quais beträchtlich erhöht (bis 30 Fuß), sowie die Zufahrtskanäle ausgebaggert; außerdem sind zur Zeit auf der Südseite der „Ilha Barnabé" neue Quais in Bau, von denen ca. 1000 Fuß bereits vollendet sind (3 und 32). Neben zahlreichen großen Kranen wurden zusätzliche Depots und Lagerräumlichkeiten erstellt, in denen annähernd 4 Mill. Sack Kaffee gelagert werden können. Wenn es trotzdem hin und wieder zu Verstopfungen im Hafen kommt, so liegt dies teilweise an den unzureichenden Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterland, teilweise an den sich immer wiederholenden Streiks. Zusammenfassend muß man jedoch sagen, daß Santos seine Stellung unter den Häfen Brasiliens gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich verbessern konnte und an Bedeutung für den Seeverkehr heute nicht mehr nach, sondern neben Rio de Janeiro zu nennen ist.

Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, an einer herrlichen wohlgeschützten Bucht gelegen, genoß schon seit alters her den Ruf, nicht nur einer der besten, sondern auch einer der schönsten Häfen der Welt zu sein. Was für die natürliche Hafenbildung von großem Vorteil war, das steil ansteigende Küstenland, behinderte aber andererseits sehr die verkehrswirtschaftliche Erschließung des Hinterlandes. Auch das Vorhandensein mächtiger Urwaldgebiete verstärkte den verkehrsabweisenden Charakter desselben. Die Verkehrsbeziehungen zum Hinterland besserten sich erst mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes, da es eine Periode des Landstraßen-Verkehrs in diesen Regionen eigentlich nie gab. Das Zuckerrohr,

[1]) Mengenmäßiger Anteil Santos' am Export Brasiliens 1925: 35,5 %.
mengenmäßiger Anteil Santos' am Import Brasiliens 1925: 32,4 %.
wertmäßig: 38,1 % bzw. 54,5 % (89).

das älteste Kolonialprodukt Brasiliens, beeinflußte die erste wirtschaftliche Entwicklung Rio de Janeiros in erheblichem Maße. Eine einschneidende Veränderung wurde erst durch die bekannte Krisis in der Zuckerrohrindustrie hervorgerufen; an die Stelle des Zuckers trat dann das Produkt, das schon seit Jahrzehnten für Brasilien entscheidende Bedeutung besitzt, der Kaffee.

Obwohl nun Rio de Janeiro für Brasilien im Handel und Verkehr nie die zentrale Stellung einnahm, wie z. B. Buenos Aires für Argentinien, so hat sich doch vor dem Krieg 27 % des Gesamtschiffsverkehrs des Landes auf jenen Hafen konzentriert, der damit im Begriff war, in die Reihe der „Weltverkehrshäfen" aufzurücken. Dabei ist noch zu beachten, daß Rio, dessen Schiffseingang 1913 rd. 8,4 Mill. N.R.T. betrug, im Vergleich zu Santos einen sehr viel größeren Küstenverkehr aufzuweisen hatte (vgl. Tab. 28). Von Wichtigkeit ist weiterhin die Tatsache, daß Rio de Janeiro vor dem Krieg weder ein ausgesprochener End- noch Anlaufhafen genannt werden konnte. Obwohl nämlich, wie bereits festgestellt wurde, Santos schon vor dem Krieg der Haupt-Kaffeeexporthafen Brasiliens war, so war dieses Produkt doch auch für die Ausfuhr Rio de Janeiros von ausschlaggebender Wichtigkeit. Mengenmäßig stellte in der Verschiffung allerdings das Manganerz aus den vorher noch kaum berührten Feldern von „Minas Geraes" prozentual den größten Posten. Das Schwergewicht des Handels im Hafen von Rio lag ja zu jener Zeit auch nicht im Export, sondern im Import, obwohl das Hinterland dieses Hafens nur einen Bruchteil Brasiliens darstellt, eine zentrale Versorgung desselben von hier aus also nicht unbedingt anzunehmen ist [1]). Wenn die Kohle mit ca. 50 % mengenmäßig weitaus am stärksten an der Einfuhr beteiligt war, so ist dies ebenfalls ein Beweis für seine weitere Funktion als Durchgangshafen. Nicht zuletzt hatte Rio de Janeiro vor dem Krieg auch noch einen sehr lebhaften Passagier-, sowohl Einwanderer- als Reiseverkehr, zu bewältigen, über den zahlenmäßige Unterlagen allerdings nicht zur Verfügung stehen. — Infolge der bereits betonten außerordentlich günstigen natürlichen Hafenbedingungen in Rio de Janeiro kam man verhältnismäßig sehr lange ohne künstliche Hafenbauten größeren Umfanges aus. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde mit Hilfe einer Anleihe der Hafen ausgebaut (94) und wenige Jahre vor dem Krieg dem Verkehr übergeben (vgl. Abb. 9). Die Bauten bestanden im wesentlichen aus Quaianlagen längs der Wasserseite mit einer Gesamtlänge von 3,3 km, die natürlich mit einer großen Zahl von Kranen der verschiedensten Größen und mit Lagerhäusern versehen waren (106). Obwohl die Wassertiefe ein Anlegen der Überseedampfer direkt an den neuen Quais sehr wohl gestattete, wurde doch ein großer Teil der Ladungen damals noch in Leichter übernommen, so daß die Anlagen weitgehend den Passagierschiffen zur Verfügung standen.

Rio de Janeiros Entwicklung nach dem Krieg weist im großen und ganzen keine besonders hervorstechenden Merkmale auf, wenn man von der allgemein wirtschaftlich aufstrebenden Tendenz absieht, die ja auch den übrigen Gebieten eigen war. Rio de Janeiro konnte seine Stellung als „Weltverkehrshafen" zwar wesentlich festigen, denn rein absolut betrachtet ist eine erhebliche Steigerung des Schiffsverkehrs auf über 12 Mill. N.R.T. im Jahr 1928 festzustellen. Die Erhöhung hält sich damit im Rahmen der durchschnittlichen Verkehrssteigerung in den übrigen brasilianischen Häfen, bleibt aber z. B. relativ noch erheblich hinter

[1]) Wertmäßig betrug der Anteil Rio de Janeiros am Import Brasiliens vor dem Krieg rd. 40 %, mengenmäßig 47 % (89).

der von Santos zurück[1]). Während im Außenhandel Rio de Janeiros im Verlauf des Krieges und später die Vereinigten Staaten sich den ersten Platz erobern konnten, gilt für den Schiffsverkehr auch heute noch eine andere Rangfolge: an erster Stelle steht hier immer noch England, an zweiter Deutschland; diese beiden Staaten sind speziell im Passagierverkehr der Südamerika-Fahrt führend (89).

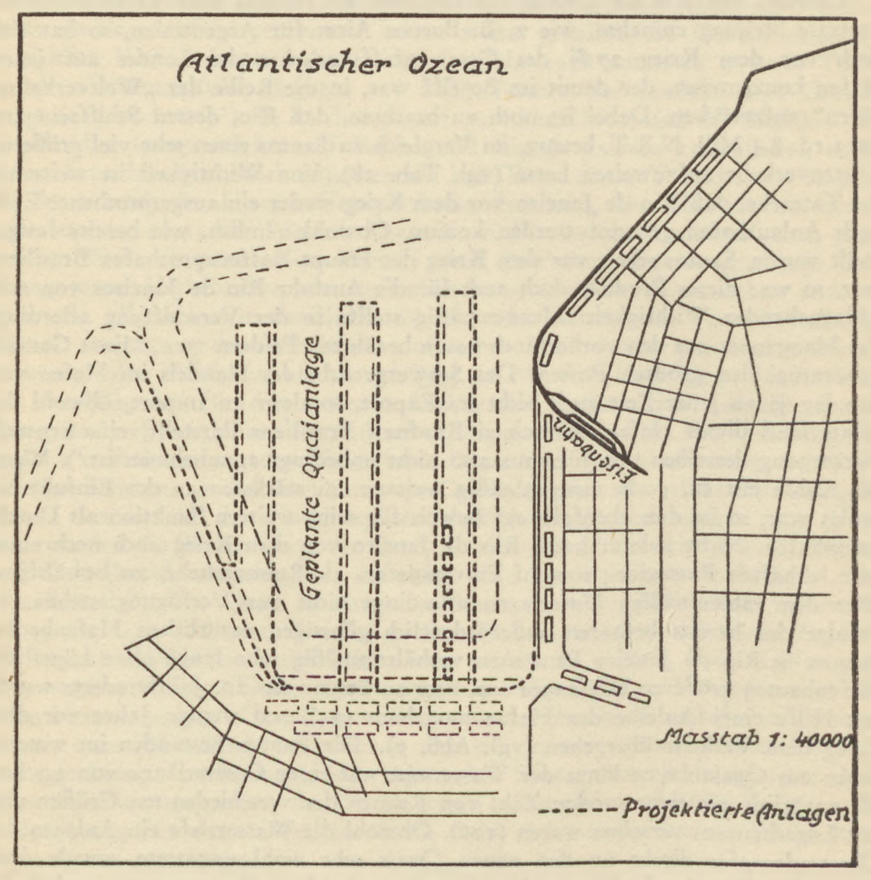


Abb. 9:
Der Hafen von Rio de Janeiro.

In bezug auf den Güterverkehr ergibt die Untersuchung folgendes. Im Import konnte Rio de Janeiro seine Stellung im wesentlichen behaupten, im Export prozentual sogar eine kleine Erhöhung aufweisen; mengenmäßig zeigt sich dasselbe, die Mehrausfuhr dürfte in diesem Fall auf die gesteigerten Manganerzverschiffungen zurückzuführen sein[2]). Obwohl also nirgends ein Rückgang zu konsta-

[1]) Der Anteil Rio de Janeiros am Gesamtschiffsverkehr Brasiliens betrug 1925 28 %, konnte sich also gegenüber 1913 nur um 1 % erhöhen.

[2]) Der Anteil Rio de Janeiros am Import Brasiliens betrug 1925 mengenmäßig 46 %, wertmäßig 41 %. Für den Export lauten die entsprechenden Zahlen 28 %, bzw. 17 % (89).

tieren ist, kann doch beim Vergleich der entsprechenden Zahlen des benachbarten Santos eindeutig festgestellt werden, daß dieses und nicht Rio de Janeiro der Hauptnutznießer des gesteigerten Außenhandels in der Nachkriegszeit war. Der intensive Passagierverkehr, der unmittelbar nach dem Krieg einsetzte und neben Buenos Aires vor allem Rio de Janeiro als Zielpunkt hatte, dürfte nicht zuletzt Grund und Ursache des erhöhten Schiffsverkehrs im Hafen von Rio sein. — Die kurz vor dem Krieg neu erstellten Hafenanlagen waren auch dem später stärker wieder einsetzenden Schiffsverkehr anfangs noch gewachsen, zumal der ideale natürliche Hafen mit seinem günstigen Ankerplatz an sich schon eine reibungslose Abwicklung gewährleistet. Erst in den letzten Jahren war das Bedürfnis vorhanden, die Quaianlagen zu erweitern, vor allem, um dem gesteigerten Manganerzexport und Kohlenimport zu genügen, und zwar handelte es sich um eine Verlängerung der bestehenden Quais längs der Ufer (94). Bis zum Jahr 1930 waren ca. 1400 m neue Anlegemöglichkeiten geschaffen; ebenso wurde längs der Quais bis 10 m Tiefe ausgebaggert, so daß heute selbst die größten, den Südatlantik befahrenden Schiffe, wie z. B. die „Cap Polonio" direkt am Ufer anlegen können [1]). Ein weiteres sehr großzügiges Projekt, das für die Zukunft geplant ist, sieht den Bau dreier großer, parallel in die Bucht hinauslaufender Quaimolen von 1,8 bzw. 2,2 bzw. 2,4 km Länge vor (vgl. Abb. 9); doch wird die Ausführung solcher Pläne, besonders im Hinblick auf die augenblicklich finanziell ungünstige Lage Brasiliens wohl noch einige Zeit auf sich warten lassen (89 u. 115).

V i c t o r i a. Victoria im Staate Espirito Santo war vor dem Krieg ein „Kleinverkehrshafen" von nur lokaler Bedeutung. Im Jahr 1913 liefen beispielsweise 800 000 N.R.T. im Hafen ein. Die Hauptausfuhrgüter waren damals Kaffee, Kakao, Reis, Zucker und Tabak, die meist nicht direkt nach Übersee, sondern im Sammelverkehr nach einem der großen Häfen des Landes gebracht wurden (112, S. 15). Der Hafen selbst war von Natur aus zwar verhältnismäßig günstig gelegen, verfügte jedoch noch nicht über nennenswerte künstliche Anlagen (105).

Wenige Jahre nach Kriegsende hatte sich Victoria bereits zu einem „Mittelverkehrshafen" emporgearbeitet. Die Zahlen des Schiffs- und Güterverkehrs stiegen langsam aber regelmäßig weiter an, und bis 1928 stellte sich der Schiffseingang im Hafen auf 1,2 Mill. N.R.T. (vgl. Tab. 28). Als bemerkenswerteste Veränderung im Güterverkehr ergibt sich, daß mit dem intensiveren Ausbau der Erzlager in Minas Geraes nunmehr neben den bereits oben erwähnten Produkten noch große Mengen Erz verfrachtet werden. Deshalb wurde auch dem Hafen, der künftig in erster Linie der Erzverschiffung dienen sollte, größere Beachtung geschenkt, und der Staat, der infolge Versagens einer privaten Gesellschaft den Bau des Hafens in die Hand genommen hatte, hatte vor wenigen Jahren mit dem Erstellen der erforderlichen Anlagen begonnen, so daß sich z. Zt. Victoria in einem Stadium großer Veränderungen und Verbesserungen befindet [2]). Als nächstes ist der Bau von 1000 m Quaianlage geplant, mit ca. 8,5 m Wassertiefe; ebenso soll der Ankerplatz im Hafen, sowie die Zufahrt vertieft werden (112, S. 18); die Arbeiten schreiten vorwärts und ein Teil der Quais ist bereits fertiggestellt (106).

B a h i a. Bahia, das unter den brasilianischen Häfen seiner Bedeutung nach ungefähr an dritter Stelle, allerdings in beträchtlichem Abstand hinter Rio de

[1]) Vgl. Deutsche Zeitung São Paulo, Nr. 143, 27. Juni 1930.
[2]) Vgl. Deutsch-Brasilianischer Handelsverband, E.V. Berlin 24. 3. 1925.

Janeiro und Santos zu nennen wäre, besitzt wie jenes einen ausgezeichneten Naturhafen, der durch ein Versickern des dort mündenden Pragnassu entstanden ist (83, S. 186). Auf Grund seines verhältnismäßig großen Schiffsverkehrs (1913 rd. 3 Mill. N.R.T. eingehend) war Bahia bereits vor dem Krieg nahe daran, in die Klasse der „Großverkehrshäfen“ eingereiht zu werden (vgl. Tab. 28). Dies hatte seinen Grund vor allem darin, daß dieser Hafen infolge seiner günstigen Lage immer sehr gerne von Schiffen zu Bunkerzwecken angelaufen wurde (94). Trotz dieser Eigenschaft als Bunkerhafen wäre es ganz falsch, Bahia nur eine ausgesprochene Bedeutung als Anlaufhafen zuzuschreiben; es war vielmehr vor allem auch Ausfuhrhafen. Weltwirtschaftlich gehören zu dem Einzugsgebiet dieses Hafens in erster Linie die Staaten Bahia und Sergipe, deren Produktion vor dem Krieg vornehmlich aus Kakao und Tabak bestand. Speziell der Tabakexport Brasiliens nahm seinen Weg fast ausschließlich über Bahia, das beispielsweise 1913 über 95 % der Gesamtausfuhr nach Übersee verschiffte [1]). Ähnlich und wohl aus demselben Grund wie im Hafen von Rio de Janeiro wurde auch hier erst sehr spät mit dem künstlichen Ausbau der Hafenanlagen begonnen, so daß gerade noch vor Kriegsausbruch ein Teil derselben in Benützung genommen werden konnte (94).

Die wesentlichsten Veränderungen im Hafen von Bahia, die seit der Kriegszeit erfolgt sind, sind im allgemeinen baulicher Art. Ganz im Gegensatz zu den eben besprochenen Haupthäfen Rio und Santos ist die Entwicklung Bahias seit geraumer Zeit auf den meisten wirtschaftlichen Gebieten stillgestanden. Obwohl Bahia seine Stellung als „Großverkehrshafen“ weiterhin festigen konnte, kommt dieser Stillstand in der wirtschaftlichen Entwicklung trotzdem auch in den Zahlen des Schiffsverkehrs zum Ausdruck (vgl. Tab. 32); Bahia, das im Jahr 1928 mit 3,6 Mill. N.R.T. im Eingang zwar immer noch an dritter Stelle unter den brasilianischen Häfen stand, kann mit der Vorkriegszeit verglichen, keinen nennenswerten Fortschritt aufweisen. Ebenso betrug der Tabakexport, der auch heute noch im Güterverkehr maßgebend ist, 1927 noch fast genau soviel wie im Jahr 1913, lediglich der Kakaoanbau in der Küstenzone ließ einen stärkeren Aufschwung erkennen [2]). Die Produktionssteigerung des Kakaos ist aber insofern von besonderer Wichtigkeit für Bahia, als rd. 90 % alles Brasil-Kakaos über diesen Hafen gehen (112, S. 9). Die Möglichkeit einer weiteren Ausdehnung des Kakaoanbaus ist sehr wohl vorhanden; sie ist in erster Linie eine Frage der Arbeitskräfte, und — natürlich des Absatzes. Die bemerkenswertesten Veränderungen im Laufe des letzten Jahrzehnts zeigen sich, wie gesagt, auf dem Gebiet der Hafenbauten. Die begonnenen Arbeiten aus der Zeit vor dem Krieg wurden energisch fortgeführt, so daß vor allem die beiden Wellenbrecher, die den Hafen vor den oft sehr starken Südwestwinden schützen sollen, vollendet werden konnten. Die private Hafengesellschaft, die einen Kontrakt für den Ausbau des Hafens bis 1935 besitzt, beabsichtigt, den Quai vorerst auf 2 Meilen Länge auszubauen und darauf ca. 15 Lagerhäuser mit den erforderlichen Hebe- und Förderanlagen zu errichten (106). Bis zum Jahr 1929 waren beinahe 1100 m davon fertig, bis 1931 im ganzen 8 Lagerhäuser erstellt. Die Tiefe an den Quais schwankt

[1]) Der Gesamttabakexport Brasiliens belief sich 1913 auf 29.088 Tonnen, davon gingen 28.422 Tonnen über Bahia (118).

[2]) 1927 wurden ebenfalls wieder ca. 30.000 Tonnen Tabak von Bahia aus verfrachtet.

infolge der Winde sehr stark und beträgt je nach Windrichtung ca. 27—37 Fuß. Bemerkt sei noch, daß heute nicht nur für Kohlen feuernde Schiffe Bunkergelegenheit in Bahia besteht, sondern auch die Möglichkeit vorhanden ist, mittels 4 Ölrohrleitungen, die im Hafen liegen, Heiz- und Brennöl zu tanken (106 und 3, Jahrg. 1931). Alles in allem gesehen, dürften demnach die Zukunftsaussichten für den Hafen Bahia sowohl als Ausfuhrhafen für Tabak und Kakao, als auch als Bunkerhafen nur günstig zu beurteilen sein.

Pernambuco. Allein durch seine günstige geographische Lage, nahe der am weitesten in den Südatlantik vorgeschobenen Nordostspitze Brasiliens, war Pernambuco eigentlich schon von Natur aus dazu bestimmt, erster Stützpunkt der Europa–Südamerika–Fahrt zu sein. Insbesondere zu Anfang der Entwicklung des Überseeverkehrs, also in der Periode der wirtschaftlichen Erschließung Lateinamerikas, d. h. zu einer Zeit, da der Aktionsradius der Dampfer noch wesentlich kleiner als heute war, trat seine Bedeutung als Anlauf- und Bunkerhafen sehr erheblich in Erscheinung. Infolge seines fruchtbaren Hinterlandes und der Tatsache, daß das ganze Gebiet von São Luiz in Maranhão bis zur Mündung des Sao Franzisco-Stromes immer mehr seinen verkehrswirtschaftlichen Mittelpunkt in Pernambuco fand, entwickelte sich dieser Hafen schließlich im Lauf der Jahre auch zu einem Güterumschlagplatz von weit mehr als nur lokaler Bedeutung.

Aus dieser doppelten Eigenschaft als End- und Durchgangshafen ergab sich schon vor dem Krieg ein verhältnismäßig reger Schiffsverkehr, auf Grund dessen Pernambuco als großer „Mittelverkehrshafen" bezeichnet werden mußte (vgl. Tab. 28) [1]). Während Pernambucos nähere Umgebung vor allem Zucker in größeren Mengen für den Export lieferte, bildeten die trockenen Zonen des Binnenlandes sehr ertragreiche Gebiete für Baumwollplantagen, und selbst auf den oft von Dürren heimgesuchten Hochebenen wurde teilweise noch Viehzucht getrieben, in erster Linie zum Zwecke der Gewinnung von Häuten, die neben Tabak, Kaffee und Farbhölzern und nach den erstgenannten Produkten die Hauptausfuhrgüter darstellten (112, S. 2). In der Einfuhr stand mengenmäßig die Bunkerkohle weit im Vordergrund. — Lange Zeit besaß Pernambuco, dessen Hafen durch ein großes Riff, eine Art natürliche Mole, gegen Stürme verhältnismäßig gut geschützt war, keine künstlichen Anlagen. Vor allem ließ die Tiefe im Innenhafen sehr zu wünschen übrig, so daß größere Seeschiffe außerhalb vor Anker gehen mußten; erst im Jahr 1908 wurde dann mit entsprechenden Verbesserungsarbeiten begonnen (106).

Seit dem Krieg hat sich im Hafen von Pernambuco manche Änderung vollzogen, und zwar bezüglich des Schiffsverkehrs, wie auch in bezug auf die Hafenbauten. Der Aufschwung des Hafens wird vielleicht am besten durch die Feststellung gekennzeichnet, daß Pernambuco im Jahr 1928 mit einem Schiffseinlauf von 3,2 Mill. N.R.T. an vierter Stelle unter den brasilianischen Häfen und nur noch um ein Geringes hinter Bahia stand. Pernambuco ist also „Großverkehrshafen" geworden. Auch der Güterverkehr im Hafen hat immer größere Dimensionen angenommen und übertraf denjenigen von Para beträchtlich. Dadurch nämlich, daß sich Pernambuco nicht nur immer mehr zum ersten Handelsplatz des nordöstlichen Brasilien entwickelte, sondern auch eine aufblühende Industriestadt wurde, ergaben sich für den Hafen zusätzliche Funktionen und neue Entwicklungsmöglichkeiten. Obwohl naturgemäß schon die eben erwähnten Momente

[1]) Von den 1913 eingelaufenen 2,1 Mill. N.R.T. waren 1,4 Mill. „fremde" Schiffe, 0,4 Mill. brasilianische (115).

genügten, eine größere Verkehrsfrequenz im Hafen hervorzurufen, so ist doch sehr wahrscheinlich, daß die verbesserte Bunkergelegenheit im Hafen, und weiter, die Möglichkeit auch für größere Schiffe, in den geschützten Hafen zu gelangen, viel dazu beigetragen hat, die Verkehrsstärke zu heben [1]). Als erstes wurde das Riff, nach dem übrigens der Hafen (auch Recife genannt) seinen Namen hat, durch Molenbauten verlängert und bildet heute die sog. „Südmole". Dazu kam ein zweiter Wellenbrecher, die 800 m lange „Olinda"-Mole, die senkrecht dazu seewärts läuft, und die zusammen eine wirklich sturmsichere Bucht bilden. Die Quaianlagen erhielten in den letzten Jahren eine Ausdehnung von 2,6 km Länge, wovon wiederum ca. 1 km von Schiffen bis zu 8 m Tiefgang benützt werden können (112, S. 1 ff.). Da zudem die Einfahrt auf annähernd 11 m ausgebaggert wurde, so haben heute selbst größere Passagierdampfer nicht mehr nötig, ihre Passagiere in Booten an Land zu setzen (3, Jahrg. 1931). Wenn man endlich noch in Betracht zieht, daß eine große Zahl von Kranen und Lagerhäusern zur Verfügung stehen, so ist sehr wohl berechtigt, wenn sich Pernambuco heute eines sicheren, neuzeitlichen und modern ausgestatteten Hafens rühmt. — Zusammenfassend mag gesagt sein, daß auf Grund der steigenden Interessen der Handelswelt für Nordbrasilien und infolge der Tatsache, daß die aus Europa kommenden Schiffe den Kontinent zuerst in Pernambuco berühren, sich dieser Hafen wohl weiter in positiver Richtung entwickeln wird, ganz abgesehen davon, daß auch die bereits bestehende Flugverbindung zwischen Europa und Südamerika Pernambuco infolge seiner günstigen Lage als ersten Zwischenhafen benützt.

Belem. Belem, oder auch Para genannt, gehörte noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts nach Rio de Janeiro und Santos mit zu den bedeutendsten Häfen Brasiliens. Obwohl es 150 km vom offenen Meer entfernt liegt, war es doch ein ausgesprochener Überseehafen und schon immer der Mittelpunkt und Umschlagplatz eines selbst bei nur roher Aneignungswirtschaft überaus reichen Gebietes, das zudem durch natürliche Wasserstraßen ausgezeichnet aufgeschlossen ist. Außerdem ging noch der größte Teil des den Amazonas herabkommenden oder hinaufgehenden Handels über Belem (83, S. 180) [2]). Selbst für das östliche Peru, Ecuador und Teile von Columbien, Bolivien und Venezuela bildete dieser Hafen die Zwischenstation nach Übersee. Belem verdankte seinen großen Aufschwung um die Jahrhundertwende aber vor allem dem Kautschuk, dessen bedeutendster Ausfuhrhafen es im Laufe der Jahre wurde. Er machte diese Niederlassung innerhalb weniger Jahre zu einer blühenden Hafenstadt; denn in aller Welt war der vorzügliche Paragummi begehrt. Doch nur kurze Zeit dauerte diese Periode der Hochkonjunktur und schon nach wenigen Jahren machte sich die Konkurrenz der holländischen und englischen Kolonien bemerkbar und der Paragummi ging allmählich seiner Monopolstellung am Weltmarkt wieder verlustig (110, S. 1 ff.). Damit war auch der Entwicklung Paras als Kautschukausfuhrhafen ein Ziel gesetzt und seine rückläufige Tendenz bestimmt, die für die un-

---

[1]) Vgl. Deutsche Zeitung, São Paulo, Nr. 227, 30. Sept. 1929.

[2]) Auch die den Amazonas befahrenden Seeschiffe nehmen ihren Weg meist über Belem, da die Mündung dieses Stromes für größere Schiffe teilweise sehr gefährlich ist, infolge der immer wieder an einer andern Stelle auftauchenden Sandbänke und der riesigen Baumstämme, die er oft mit sich führt und nicht zuletzt wegen der starken Gezeitenströme, die manchmal eine Geschwindigkeit bis zu 12 km in der Stunde haben (110, S. 4).

mittelbare Vorkriegszeit entscheidend war. Dies wirkte sich vor dem Krieg in einem starken Rückgang des Schiffsverkehrs aus, der bereits in den Jahren 1911 bis 1914 allgemein um ca. 40 % zurückging, im Überseeverkehr sogar um über 50 % (vgl. Tab. 28). Dieser scharfe Verkehrsrückgang hatte zur Folge, daß Para unmittelbar vor dem Krieg wiederum auf dem Niveau eines kleinen „Mittelverkehrshafens" angelangt war. Ebenso deutlich wenn nicht noch bezeichnender kommt diese Periode der wirtschaftlichen Depression im Güterverkehr, d. h. speziell in den fallenden Exportziffern zum Ausdruck. In der vermeintlichen Hoffnung, daß die wirtschaftliche Blütezeit von längerem Bestand sein werde, war der Hafen entsprechend ausgebaut worden. Jedenfalls besaß Belem schon vor 2 Jahrzehnten einen guten und modern ausgestatteten Hafen. Über 4000 m Quaiwall mit Wassertiefen bis zu 30 Fuß wurden gebaut, dazu mehr als ein Dutzend Lagerhäuser (113). Außerdem wurden noch besondere Anlegeplätze für die große Zahl von Flußdampfern geschaffen, die täglich im Hafen ein- und ausliefen. Belem war also ein Hafen, der den damaligen Ansprüchen vollauf genügte.

Die Entwicklung des Hafens in der Nachkriegszeit weicht kaum von der Richtung ab, die durch die Depression und die Konkurrenz auf dem Kautschuk-Markt weitgehendst vorgezeichnet war. Immerhin konnte sich der Schiffsverkehr wenigstens auf der Vorkriegshöhe halten, und man kann darüber im Zweifel sein, ob man Belem heute als „Klein- oder Mittelverkehrshafen" bezeichnen soll, da z. B. im Jahr 1928 wieder rd. 1 Million N.R.T. einliefen. Bezüglich des Güterverkehrs, speziell des ausgedehnten, ist festzustellen, daß die führende Stellung des Kautschuks im Export gegenüber den andern Erzeugnissen wie Nüsse, Edelhölzer, Öle und Kakao immer mehr zurückging (112). Erst in den letzten Jahren hatte es den Anschein, als ob der Kautschuk-Plantagenbau einen neuen Aufschwung nehmen würde. Eine bekannte amerikanische Firma, die „Ford Rubber Company of Brasil" errichtete neue Pflanzungen und leitete einen großen und rationellen Anbau in die Wege, vor allem, um sich von der englischen und holländischen Produktion unabhängig zu machen (94). Die Auswirkungen dieser Neugründungen können sich natürlich erst in Jahren bemerkbar machen, falls die Arbeiten überhaupt bei der inzwischen eingetretenen weiteren Wirtschaftsschrumpfung in dem begonnenen Tempo fortgeführt werden können. — In Bezug auf die Hafenbauten können bemerkenswerte Neuerungen nicht festgestellt werden, zumal ja der Ausbau des Hafens bereits vor dem Krieg bis zu einem gewissen Ende geführt war und in der Zeit der Krise selbstverständlich kein Bedürfnis vorhanden war, weitere Hafenbauten in größerem Maßstabe auszuführen. Lediglich die Bunkergelegenheit für Öl feuernde Schiffe wurde durch Errichtung von 3 großen Öltanks verbessert, so daß Belem mit seinen ca. 1,5 km langen Quaianlagen selbst bei einem evtl. wieder stärker auflebenden Verkehr den Anforderungen in jeder Hinsicht gewachsen ist (106 und 3).

E r g e b n i s. Betrachtet man die Häfen Brasiliens unter zusammenfassenden Gesichtspunkten, so ist einmal fetzustellen, daß die starke Verkehrskonzentration in der Nachkriegszeit, wie sie z. B. die Untersuchung der argentinischen Hafenplätze ergeben hat, für Brasilien bei weitem nicht in dem Maße zutrifft, obwohl auch hier die beiden größten Häfen Rio de Janeiro und vor allem Santos absolut betrachtet die größte Verkehrszunahme aufzuweisen haben. Man kommt vielmehr ganz allgemein zu der Feststellung, daß sämtliche Häfen mit Ausnahme Belems ihren Schiffsverkehr beträchtlich erhöhen, teilweise sogar vervielfachen konn-

ten. Jedenfalls konnte — wiederum mit Ausnahme des eben genannten Hafenplatzes — jeder der Häfen auf Grund dieser Erhöhungen in unserer Klassifikation im Laufe der Nachkriegszeit die nächst höhere Rangstufe erreichen, so daß Brasilien heute 2 „Weltverkehrshäfen", Rio und Santos, 2 „Großverkehrshäfen", Bahia und Pernambuco, und 3 „Mittelverkehrshäfen", Rio Grande, Belem und Victoria, besitzt. Trotz dieser quantitativ zweifellos sehr beachtenswerten Veränderungen im Seeverkehr Brasiliens haben die einzelnen Hafenplätze bezüglich ihrer Aufgabe keine grundsätzlichen Wandlungen zu verzeichnen. Die Häfen des südlichen tropischen Amerika sind auch heute noch vorwiegend Exporthäfen oder in weiterem Sinne Endhäfen; es ist jedoch andererseits ebenso verständlich, daß sie infolge der gewaltigen Küstenlänge immer auch bis zu einem gewissen Grade Anlaufhäfen bleiben müssen. — Der technische Ausbau der Hafenanlagen hat in fast sämtlichen zur Untersuchung stehenden Häfen Brasiliens nach dem Krieg recht beachtenswerte Fortschritte gezeigt. Hervorzuheben sind dabei besonders die umfassenden baulichen Maßnahmen im Hafen von Santos, sowie die weitgehenden Verbesserungen in Bahia und Rio Grande.

3) Die Häfen des nördlichen tropischen Amerika.

Einführung. Das nördliche tropische Amerika umfaßt die Kolonien Französisch-, Niederländisch- und Britisch-Guayana, sowie die Staaten Venezuela und Columbien, soweit sie Zugang zum Atlantik haben. Ebenso wie die drei Guayanas weltwirtschaftlich noch nie eine Rolle gespielt haben, waren auch die Hafenplätze der betreffenden Kolonien von jeher von untergeordneter Bedeutung. Lediglich der Hafen Britisch-Guayanas, Georgetown, konnte schon vor dem Krieg, besonders aber im Verlauf des vergangenen Jahrzehnts eine gewisse Bedeutung als Überseehafen erlangen und wies infolgedessen einen beachtenswerten Schiffsverkehr auf. Auch Venezuela besaß vor dem Krieg nur zwei „Kleinverkehrshäfen", La Guaira und Puerto Cabello, denen sich allerdings später, nach den großen Erdölfunden, der Petroleumhafen Maracaibo zugesellte. Ebenso wie die weltwirtschaftliche Stellung Venezuelas war auch die Columbiens früher nicht von bemerkenswerter Wichtigkeit; aus dem Umstand, daß die Häfen dieser Staaten immer ausgesprochene Endhäfen waren, geht außerdem hervor, daß auch der Schiffsverkehr daselbst nie größeren Umfang annehmen konnte. — Die Entwicklung in der Nachkriegszeit, die in den folgenden Einzelbetrachtungen noch eingehender untersucht wird, zeigt dagegen einen teilweise sogar außerordentlich günstigen Verlauf. Der bauliche Zustand der Häfen entsprach vor dem Krieg nirgends den Anforderungen, die an einen neuzeitlichen Hafenplatz gestellt werden, wenn auch zugegeben werden muß, daß bei einigen guten Naturhäfen, wie Georgetown, Puerto Cabello, Cartagena und Santa Marta die Notwendigkeit größerer künstlicher Anlagen von vornherein nicht unbedingt bestand. — Die Untersuchung beginnt nunmehr mit dem Haupthafen Britisch Guayanas, Georgetown.

Die Häfen Britisch Guayanas.

Georgetown. Georgetown, ein verhältnismäßig guter Naturhafen, war von jeher der wichtigste Hafenplatz nicht nur Britisch Guayanas, sondern auch der beiden andern Kolonien, Französisch- und Holländisch Guayana, die sich westwärts an die Nordküste Brasiliens anschließen. Trotz seiner führenden Stel-

lung war Georgetown als „Kleinverkehrshafen“ vor dem Kriege zumindest für den Überseeverkehr von geringer Bedeutung, hatte aber, wie aus der Zahl der dort verkehrenden Schiffe ersichtlich ist, immerhin einen recht erheblichen Küstenverkehr zu bewältigen (84)[1]. Zucker, Gold und Diamanten waren vor dem Krieg bestimmend für den Export Britisch Guayanas, das übrigens gegenüber den beiden andern immer noch der am weitesten fortgeschrittene und am besten entwickelte Wirtschaftsraum war (95).

Während genaue Zahlen über den Schiffsverkehr aus der Vorkriegszeit fehlen, ist festzustellen, daß in neuerer Zeit, z. B. im Jahr 1929, 1,3 Mill. N.R.T. in Georgetown einliefen, die fast ausschließlich die englische Flagge führten (30, S. 366). Damit dürfte Georgetown in die Reihe der „Mittelverkehrshäfen“ aufzunehmen sein. Außerordentlich deutlich kommt der Aufschwung des Hafens und die wirtschaftliche Umstellung der Kolonie im Güterverkehr zum Ausdruck. Die beherrschende Stellung des Zuckerrohrs blieb zwar weiterhin bestehen; rein mengenmäßig wurde dieses Erzeugnis aber von einem andern Produkt übertroffen, nämlich von Bauxit, dessen Ausfuhr in der Nachkriegszeit gewaltige Erhöhungen aufwies, während andererseits die Goldgewinnung, die 1913 noch 2000 kg betrug, bis 1922 auf einige hundert kg gesunken ist[2]. — Die sehr viel stärkere Beanspruchung des Hafens gegenüber der Vorkriegszeit führte auch zu einigen Hafenerweiterungen und Verbesserungen. Der Hafen, der für die dortigen Verhältnisse durchaus modern zu nennen ist, besitzt nunmehr 8 sog. „Wharfs“ von 200—600 Fuß Länge mit einer Wassertiefe von 18—20 Fuß, die auch der augenblicklichen Tiefe des Zufahrtskanals entspricht (123).

Die Häfen Venezuelas.

Die steil küstenwärts abfallenden und zugleich vom Urwald überzogenen Hänge geben nur spärlichen Raum für Hafenplätze, von denen vor dem Krieg nur zwei einige Bedeutung erlangt haben: La Guaira, der Hafen von Caracas und evtl. noch Puerto Cabello. Diese beiden Hafenplätze waren ausschließlich Endhäfen, d. h. die Umschlagplätze für Kaffee, Kakao und Zucker, Erzeugnisse, die 1913 über 70 % des Gesamtexports ausmachten. Zwei Drittel der Ausfuhr gingen nach Europa, der Rest nach U.S.A., wogegen die Einfuhr, die hauptsächlich aus Maschinen, Nahrungsmittel etc. bestand, zu 60 % aus Europa und zu 38 % aus U.S.A. kam.

Die ersten Nachkriegsjahre riefen mit der Entdeckung der außerordentlich ertragreichen Petroleumfelder eine tiefgreifende Umstellung der wirtschaftlichen Struktur Venezuelas hervor. Von Jahr zu Jahr festigte das Erdöl seine Position und schon in ganz kurzer Zeit sollte es sowohl wert- als mengenmäßig bestimmenden Einfluß im Außenhandel gewinnen[3]. Venezuela bekam als nunmehr einer der größten Erdölproduzenten der Welt mit einem Schlag ganz erhebliche Bedeutung für die Weltwirtschaft. Der prozentuale Anteil der anderen ehemals

[1]) Die Bezeichnung „Küstenverkehr“ ist hier in einem etwas weiteren Sinn zu verstehen, d. h. also nicht nur innerhalb Britisch Guayanas selbst, sondern auch der Verkehr mit den benachbarten Kolonien.

[2]) In den Jahren 1914—18 wurden im Durchschnitt etwas über 3000 Tonnen Bauxit ausgeführt, 1926: 184.000 Tonnen. Die Ausfuhr von Zucker betrug 1926 ca. 85.000 Tonnen (124).

[3]) Der Anteil des Erdöls an der Gesamtausfuhr betrug 1926 rd. 60 %, derjenige von Kaffee, Kakao und Zucker nur noch 31 % (83, S. 208).

wichtigen Exportgüter ging natürlich dementsprechend zurück, während sich andererseits wieder die Einfuhr gegenüber der Vorkriegszeit um ein Vielfaches erhöhen konnte. Für den Schiffsverkehr hatte dieser Umschwung neben einer enorm gesteigerten Verkehrfrequenz noch zur Folge, daß in der Nähe der Petroleumfelder ein bisher unbekannter Hafenplatz, Maracaibo, sich in kürzester Zeit zu einem bedeutenden Erdölausfuhrhafen entwickelte.

Tabelle 29:

Schiffseingang in den Häfen Venezuelas [1]).

(Angaben in 1000 N.R.T.)

		1913	1922	1926	1927	1928	1929	1930
La Guaira:	Zahl	183	134	255	241	246	272	266
	Tonnage	316	303	538	531	633	735	960
Maracaibo [2]):	Zahl	77	439	1189	2005	2870	3043	3369
	Tonnage	22	122	1,398	2,392	3,387	3,717	4,262
Puerto Cabello:	Zahl	88	105	183	170	203	228	233
	Tonnage	193	211	384	393	481	576	600

1913—30: nach Nr. 119 des Lit.-Verz.

La Guaira. La Guaira war vor dem Krieg zur wichtigsten Handelsstadt und zum führenden Hafen Venezuelas geworden, obwohl es durch die Ungunst seine Lage, steil am Gebirge ohne eigentlichen Hafen und Siedlungsraum immer verhältnismäßig klein geblieben ist und deshalb auch nur als „Kleinverkehrshafen“ gewertet werden konnte. Der Schiffsverkehr war nämlich relativ bescheiden und betrug im Jahr 1913 nur ca. 6—700 000 N.R.T. im Eingang (vgl. Tab. 29). Die Aufgabe La Guairas bestand vor allem darin, die aus dem Inneren kommenden Produkte nach Übersee umzuschlagen, noch mehr aber, die aus Europa oder der Union importierten Waren zu verteilen. Der Hafen selbst, der früher nur aus einer offenen Reede bestand und wenig natürliche Vorteile besitzt, wurde gegen Ende des letzten Jahrhunderts mit künstlichen Anlagen versehen (125). Ein Wellenbrecher von ca. 500 m Länge wurde gebaut und dadurch ein geschützter Ankerplatz geschaffen; ebenso wurde der Hafen mit Anlegestellen, einigen kleinen „jettys“, versehen (37. Jahrg. 1929/30, S. 479). Die großen Dampfer mußten außerhalb des Hafens vor Anker gehen, bzw. auf der benachbarten Insel Curaçao, die vielfach von La Guaira als Umschlagplatz benützt wurde, laden und löschen.

In der Nachkriegszeit wies der Schiffsverkehr in La Guaira sehr starke Verkehrssteigerungen auf, so daß La Guaira zum „Mittelverkehrshafen“ aufrückte. Dies zeigt, daß der wirtschaftliche Umschwung Venezuelas bis zu einem gewissen Grade wenigstens auch diesem Hafen zugute kam, obwohl er direkt wenig Vorteil von der Erdölausfuhr hatte, da fast die gesamten Ölverschiffungen von Maracaibo ausgehen. Seine Stellung als erster Einfuhrhafen konnte La Guaira jedoch behalten, so daß es trotzdem Nutznießer der gesteigerten Aufnahmefähigkeit des plötzlich so reich gewordenen Landes wurde. Im Export führt es nur noch in seiner Eigenschaft als Ausfuhrhafen der Erzeugnisse von Ackerbau und Planta-

[1]) Es ist dies nur der Schiffsverkehr in einem halben Jahr.

[2]) Diesmal nicht Schiffseingang, sondern -ausgang.

genwirtschaft, die aber gegenüber dem Erdöl nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. Trotz dieses vervielfachten Schiffs- und Güterverkehrs wurde an den Hafenbauten verhältnismäßig wenig geändert und verbessert; erst seit 1928 sind neue Arbeiten wie der Bau eines Piers von 400 m Länge und die Erstellung von Lagerhäusern geplant, die in einigen Jahren vollendet sein sollen. Inwieweit dies bis heute zutrifft, kann jedoch nicht einwandfrei festgestellt werden (94).

M a r a c a i b o. Maracaibo, eine alte ungesunde Hafenstadt, an dem Golf gleichen Namens gelegen, war früher als Hafen, selbst für Venezuela, von ganz untergeordneter Bedeutung und nur in günstigstem Fall noch als „Kleinverkehrshafen“ zu bezeichnen. Der außerordentlich geringe Schiffsverkehr in Maracaibo ist ein deutlicher Beweis für die Bedeutungslosigkeit dieses Hafens vor dem Krieg (vgl. Tab. 29). Seine einzige Aufgabe bestand darin, die Produkte des Kordilleren-Hinterlandes, d. h. in erster Linie Kaffee, in kleinen Dampfern nach Curaçao zu verladen, von wo aus sie weiter nach Übersee gingen (126). Daß Maracaibo selbst für den Überseeverkehr nie in Frage kam, lag nicht zuletzt auch an den denkbar ungünstigen Zufahrtsmöglichkeiten. Ein Kanal von nur 12 Fuß Tiefe führt durch eine große Barre, die den Hafen vom Ozean trennt, so daß nur sehr flach gehende Dampfer zu demselben gelangen konnten (94).

Erst nach dem Krieg, ungefähr mit dem Jahr 1922, als die Erdölverschiffungen begannen, setzte auch im Hafen Maracaibo neues Leben und Treiben ein. Der ausgehende Schiffsverkehr, der 1930 in einem halben Jahr 3369 Schiffe mit 4,26 Mill. N.R.T. auswies, legt ein beredtes Zeugnis für die außerordentlich starke Verkehrsbelebung im Hafen ab (vgl. Tab. 29). Der rein zahlenmäßigen Verkehrsstärke nach wäre also Maracaibo im Verlauf weniger Jahre in die Klasse der „Großverkehrshäfen“ aufgerückt; dabei ist jedoch festzustellen, daß dieser Hafen kein Handelshafen im üblichen Sinne ist, sondern ein ausgesprochener Spezial- bzw. Erdölhafen. Innerhalb 6—8 Jahren hatten sich die Produktionsziffern in einer kaum glaublichen Weise erhöht; im Jahr 1928 sollen beispielsweise bereits 90 Mill. Fässer aus Venezuela exportiert worden sein, die zum weitaus größten Teil über Maracaibo gingen (83, S. 216). Infolge seiner ausschließlichen Eigenschaft als Petroleumhafen handelt es sich natürlich vorwiegend um flachgehende Tankschiffe, die die Barre passieren können. Größere Spezialschiffe übernehmen ihre Ladung erst in Willemstad auf Curaçao, wohin das Petroleum zuerst mittels kleiner Dampfer gebracht wird. Da dieser Zustand auf die Dauer umständlich und wenig vorteilhaft ist, entschloß man sich, den Hafen von Maracaibo auszubauen und auch für tiefgehende Schiffe zugänglich zu machen. Ein 1000 m langer Betonquai, sowie die Ausbaggerung des Hafens wurde 1923 in Auftrag gegeben [1]). 1926 waren auch bereits einige hundert Meter Quais vollendet, während andererseits die Tiefenverhältnisse bei weitem noch nicht den gewünschten Anforderungen entsprechen [2]). Die Regierung wird allerdings in Anbetracht der Tatsache, daß Maracaibo ein Spezialhafen ist und mit der Erdölproduktion steht und fällt, keine allzugroßen Geldmittel für die Verbesserung des Hafens aufwenden wollen.

P u e r t o C a b e l l o. Puerto Cabello war zu Zeiten der kolonialen Entdeckungen der Haupthafen des Landes und stand vor dem Krieg unter den Hä-

---

[1]) Vgl. Latein-Amerika, Berlin, C 47/48, Dez. 1923.

[2]) Vgl. Bulletin of The Pan American Union, Washington, Nr. 12, Dez. 1926, sowie Wirtschaftsdienst Hamburg, Nr. 36, 4. Sept. 1931.

fen Venezuelas an zweiter Stelle. Zwar wich der Schiffsverkehr in diesem „Kleinverkehrshafen" mit rd. 4—500 000 N.R.T. nicht allzusehr von dem in La Guaira ab, doch war die allgemeine Bedeutung des letzteren Hafenplatzes zweifellos erheblich größer (vgl. Tab. 29). Seine für den Überseeverkehr zwar bescheidene Bedeutung verdankte Puerto Cabello dem Epxort von Vieh, Fleisch, Häuten und Holz (94). Von den drei Überseehäfen Venezuelas besitzt der von Puerto Cabello sicher die beste natürliche Eignung; auch die Möglichkeit, im Hafen von Puerto Cabello in größerem Umfang Schiffsreparaturen ausführen zu können, hatte schon in früheren Jahren dessen Existenz beinahe unentbehrlich gemacht (84).

Den Veränderungen, die sich im Verlauf des Krieges und nachher im Hafen von Puerto Cabello ergeben haben, liegen dieselben Ursachen zugrunde, wie bei den beiden andern eben besprochenen Hafenplätzen, wiewohl auch dieser Hafen ähnlich La Guaira nur indirekt von der wirtschaftlichen Umstellung Venezuelas berührt wurde. Verhältnismäßig am deutlichsten zeigt sich wohl die Entwicklung des Hafens im Schiffsverkehr, der sich bis 1930 gegenüber der Vorkriegszeit verdoppeln bis verdreifachen konnte (vgl. Tab. 29). Die Industrie, die sich besonders nach dem Krieg stärker entwickelt hat, dürfte ebenfalls in gewissem Zusammenhang mit dieser Verkehrssteigerung stehen. Trotz jener günstigen Verkehrsentwicklung sind wesentliche Veränderungen in bezug auf die Hafenanlagen nicht festzustellen [1]). Zusätzliche Anlagen scheinen hier auch nicht gerade dringend notwendig, da der Hafen von Natur aus gut geschützt und genügend tief ist und an der ca. 2000 Fuß langen „wharf" selbst sehr große Schiffe anlegen können (94).

Die Häfen Columbiens.

Columbiens Küste grenzt teils an den Atlantischen, teils an den Pazifischen Ozean, doch lag von jeher der wirtschaftliche Schwerpunkt des Landes gegen die atlantische Seite zu, was auch darin zum Ausdruck kommt, daß die drei wichtigsten Häfen, Baranquilla bzw. Puerto Colombia, Cartagena und Santa Marta am Caribischen Meerbusen liegen. Bis zum Krieg war die Bedeutung Columbiens für den Weltmarkt nicht sehr groß und die Ausfuhr dem Werte nach verhältnismäßig gering. Mengenmäßig betrug sie allerdings schon damals ca. 238 000 Tonnen, woran das Hauptexportgut, Kaffee, mit 61 000 Tonnen beteiligt war, das aber gewichtsmäßig noch von der Bananenausfuhr mit 143 000 Tonnen übertroffen wurde (121). Der Import, der sich auf ungefähr 160 000 Tonnen belief, setzte sich wie üblich aus Kohlen, Industrieerzeugnissen etc. zusammen. Der Abnehmer der Erzeugnisse Columbiens war in erster Linie Amerika, der Lieferant Europa (83, S. 234 ff.) [2]).

Der Aufstieg Columbiens in der Nachkriegszeit erfolgte sprunghaft rasch. Die qualitativ hochstehenden Produkte dieses Landes waren überall sehr begehrt und fanden auf den internationalen Warenmärkten günstige Absatzmöglichkeiten. Speziell der Kaffee nahm immer mehr eine beherrschende Stellung in der Wirtschaft und in engerem Sinne im Außenhandel Columbiens ein [3]). 1927 wurden 152 000 Tonnen nach Übersee verladen, dazu 197 000 Tonnen Bananen, also

[1]) Neben andern kleinen Verbesserungen wurden in letzter Zeit 2 Öltanks von je 30.000 Gallonen Kapazität aufgestellt (125).

[2]) Der Export ging 1913 zu 25 % nach Europa, zu 45 % nach U.S.A. Am Import war Europa mit 57 %, U.S.A. mit 27 % beteiligt (83).

[3]) Wertmäßiger Anteil des Kaffees an der Ausfuhr: 1926: 76 % (112).

recht ansehnliche Gütermengen, die zum größten Teil über die Atlantikhäfen gingen (121); dazu kam, daß ab 1924 auch die Ausfuhr von Erdöl immer mehr in den Vordergrund trat [1]). Die Einfuhr, die besonders in den letzten fünf Jahren in einer, man kann fast sagen ungesunden Weise in die Höhe getrieben wurde, kommt in den Nachkriegsjahren auch mengenmäßig stark zum Vorschein, betrug sie doch im Jahr 1929 650 000 Tonnen. Bemerkenswerte Veränderungen haben sich insbesondere in der Richtung des Exports ergeben: U.S.A. wurde immer mehr zum alleinigen Abnehmer der columbischen Erzeugnisse, während sich Europa in der Nachkriegszeit als erster Lieferant noch gut behaupten konnte.

Nunmehr werden die bereits oben genannten Häfen: Puerto Colombia, Cartagena und Santa Marta ungefähr in der Reihenfolge ihrer Bedeutung einer kurzen Betrachtung unterzogen, obwohl infolge mangelnder Statistiken über den Schiffsverkehr nicht festzustellen ist, ob die betreffenden Hafenplätze in den letzten Jahren den Schwellenwert von mindestens je 1 Mill. N.R.T. im Ein- oder Ausgang überschreiten konnten.

P u e r t o C o l o m b i a. Puerto Colombia ist der Überseehafen des 27 km entfernt davon am Magdalenenfluß liegenden Baranquilla, das wegen der großen Barre an der Mündung dieses Stromes für Ozeanschiffe nicht erreichbar ist. Den Flußhafen Baranquilla, der dank seiner Lage und dem reichen Hinterland schon lange der bedeutendste Handelsplatz Columbiens ist, verbindet eine Eisenbahnlinie mit Puerto Colombia (94). Von dort aus als wichtigstem Ausfuhrhafen gingen dann die Produkte, vorwiegend Kaffee und Bananen, nach Amerika und Europa. Daneben war es früher vor allem der erste Einfuhrhafen des Landes. — Über den Schiffsverkehr vor dem Krieg stehen leider keine Zahlen zur Verfügung, doch dürfte er, entsprechend dem Güterverkehr von 1913 mit ca. 106 000 Tonnen schon damals nicht ganz unbedeutend gewesen sein (127); andererseits ist aber nicht anzunehmen, daß Puerto Colombia vor dem Krieg über die Größe eines „Kleinverkehrshafens" hinausgewachsen war. An künstlichen Anlagen besaß der Hafen, der als eine große seichte Bucht, leicht zugänglich und etwas Schutz gegen Stürme bietend, geschildert wird, einen großen eisernen Pier von 1300 m Länge. Diese außergewöhnlich weit in das Meer hinausragende Brücke ermöglicht 5—6 Schiffen das Anlegen zu gleicher Zeit und dient sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr (128).

Die Stellung des Hafens Puerto Colombia blieb auch in der Nachkriegszeit bestehen. In allerjüngster Zeit hat man zwar den Versuch gemacht, Baranquilla selbst durch umfangreiche Ausbaggerungen der Mündung zum Überseehafen zu machen, doch bis jetzt ohne erwähnenswerten positiven Erfolg. Puerto Colombia bewältigt auch heute noch etwa die Hälfte des columbischen Außenhandels, der wie ja schon erwähnt, nach dem Krieg außerordentlich rasch in die Höhe geschnellt ist. Schon bis zum Jahr 1925 hatte sich der Güterumschlag verdoppelt, wobei der Import absolut gesehen den Hauptausschlag gab [2]). Daß in den letzten Jahren, entsprechend dem allgemein vergrößerten Handelsvolumen Columbiens, auch der Güter- und Schiffsverkehr speziell im Hafen von Puerto Colombia recht beträchtliche Steigerungen aufzuweisen hatte, dürfte auf Grund obiger Tatsachen wohl mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen sein. Es ist deshalb auch mit großer

[1]) 1927 wurden bereits 16 Mill. Fässer exportiert (112).

[2]) Gesamtausfuhr in Puerto Colombia, 1925: 70.000 Tonnen
Gesamteinfuhr in Puerto Colombia, 1925: 151.000 Tonnen.

Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, daß Puerto Colombia heute immerhin als „Mittelverkehrshafen“ bezeichnet werden kann. Zusätzliche Hafenbauten von Belang sind jedoch nach dem Krieg nicht ausgeführt worden, so daß mit den bestehenden Einrichtungen der stetig wachsende Verkehr kaum noch bewältigt werden kann.

Cartagena. Cartagena liegt außerordentlich günstig an einer großen Bucht und besitzt einen vorzüglichen, durch Riffe und Sandbänke geschützten Naturhafen; zur kolonialen Zeit war es sogar einer der wichtigsten Häfen des nördlichen Südamerika (83). In den Jahren vor dem Krieg stand Cartagena unter den Häfen der Republik an zweiter Stelle. Seine absolute Bedeutung für Handel und Schiffahrt war jedoch damals nicht erheblich, wenn man berücksichtigt, daß selbst der erste Hafen des Landes, Puerto Colombia, zu jener Zeit noch verhältnismäßig wenig galt. Man wird nicht fehlgehen, wenn man Cartagena vor dem Krieg in die Gruppe der „Kleinverkehrshäfen“ einreihte. Der Schiffsverkehr überschritt im Jahr 1913 wohl kaum einige 100 000 Tonnen, desgleichen war der Güterverkehr mit ca. 80 000 Tonnen jährlich gering zu nennen. Die künstlichen Anlagen, die die Qualität des Hafens als solchen noch erhöhten, beschränkten sich auf eine schöne „wharf“ von 500 Fuß Länge mit einer Wassertiefe längs von 25—40 Fuß; dazu kam noch eine kleine „wharf“ für Flußschiffe (32, Jahrg. 1913).

An Columbiens Aufschwung in der Nachkriegszeit hatte auch Cartagena Anteil nehmen dürfen, konnte aber trotzdem über seine untergeordnete Stellung nicht hinauswachsen, und es ist nicht festzustellen, ob es auf Grund des Schiffsverkehrs bereits zu einem „Mittelverkehrshafen“ aufgestiegen ist. Cartagena blieb weiterhin der Ausfuhrhafen eines Teils des durch den Magdalenenstrom erschlossenen Hinterlandes und war auch an der Einfuhr Columbiens mit einem entsprechenden Prozentsatz beteiligt [1]). Die wichtigste Änderung besteht darin, daß Cartagena als Endpunkt der Ölleitung von Baranca Bermeyo und somit als Ölverschiffungshafen einige Wichtigkeit erlangt hat. Weitere künstliche Ausbauten und Veränderungen des Hafens sind im letzten Jahrzehnt nicht vorgenommen worden. Man hat lediglich schon wiederholt den Versuch gemacht, die alte Einfahrt in den Hafen, die seither durch davorliegende versenkte Schiffe gesperrt war, wieder herzustellen, jedoch ohne praktischen Erfolg (83).

Santa Marta. Santa Marta ist ebenso wie Cartagena ein vorzüglicher Naturhafen an einer tief einschneidenden Bucht mit guten Ankerverhältnissen, besitzt aber jenem gegenüber noch den Vorteil, daß es keine Versandung wie dieser zu befürchten hat. Wenn nun Santa Marta, das sich schon vor dem Krieg immer mehr zu einem Spezialhafen, nämlich zu einem ausgesprochenen Bananenexporthafen entwickelte, trotzdem an Bedeutung hinter Cartagena stand, so ist dies in erster Linie auf den Mangel an wichtigen Hinterlandsverbindungen zurückzuführen (129) [2]). Es ist also mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß Santa Marta vor dem Krieg ein ausgesprochener „Kleinverkehrshafen“ war.

Nach dem Krieg gewann der Hafen Santa Marta an Bedeutung, und zwar vor allem infolge der Tatsache, daß der Bananenbedarf damals sehr stark anstieg,

---

[1]) Die Ausfuhr 1925 betrug 28.000 Tonnen, die Einfuhr 118.000 Tonnen (97).

[2]) 1913 wurden in Santa Marta 143.500 Tonnen Güter verladen, dagegen nur 18.100 Tonnen gelöscht.

was z. B. die United Fruit Company veranlaßte, ausgedehnte Plantagen in der Nähe Santa Martas anzulegen. Es ist somit nicht ausgeschlossen, daß der Schiffsverkehr in Santa Marta neuerdings die Zahl 1 Mill. überschritten hat, und dieser Hafen damit Anspruch auf die Bezeichnung „Mittelverkehrshafen" erheben kann. Dem Güterverkehr nach setzte sich dieser Hafenplatz sogar zeitweise an die Spitze der columbischen Häfen [1]). Trotz dieser zweifellos bemerkenswerten Fortschritte hat Santa Marta die beiden andern Häfen nicht zu überflügeln vermocht, da bis heute noch keine ausreichende Verbindung mit dem Hinterland geschaffen ist. Die Schiffe der eben genannten „United Fruit Company" geben im allgemeinen dem Hafenverkehr das Gepräge, da sonst kaum eine bedeutende Linie hier anläuft. Es liegt jedoch durchaus im Bereich der Möglichkeit, daß sich diese Verhältnisse im Laufe der nächsten Jahre ändern, und zwar besonders durch den Bau der geplanten Bahnlinie Bogota—Santa Marta.

Ergebnis. Insgesamt ergibt sich für die Häfen des nördlichen tropischen Amerika eine, teilweise sogar überaus starke Verkehrsbelebung nach dem Krieg. Bemerkenswert ist vor allem die Entstehung des venezuelanischen Petroleumhafens Maracaibo, der sich innerhalb weniger Jahre von einem bedeutungslosen „Kleinverkehrshafen" zu einem ansehnlichen „Großverkehrshafen" entwickeln konnte. Dagegen hat sich, ebenso wie in den Guayanas, wo immer noch Georgetown der wichtigste Hafen ist, auch bei den columbischen Häfen keine wesentliche Verschiebung in der Rangordnung ergeben. Es besteht jedoch die Möglichkeit, daß sich die Stellung dieser Häfen untereinander sehr rasch verschiebt, sei es durch die Fluß- und Barrenregulierung am Magdalenenfluß, sei es durch den Bau einer Eisenbahnlinie Cali—Medellin—Cartagena. Für den Güterverkehr ist heute, zumindest in Venezuela, in weitem Maße das Erdöl bestimmend, wenngleich auch die andern Güter gegenüber der Vorkriegszeit recht umfangreiche Zunahmen aufweisen konnten. Bezüglich des Flaggenanteils der wichtigsten Staaten führte die Untersuchung zu keinem Ergebnis, da die entsprechenden Hinweise in der Literatur außerordentlich mangelhaft sind. Dagegen sind in bezug auf den technischen Ausbau der Häfen trotz der beträchtlichen Verkehrssteigerung in den Häfen des nördlichen tropischen Amerika in der Nachkriegszeit nur wenig zusätzliche Hafenbauten ausgeführt worden, eine Tatsache, die umso bedauerlicher ist, als die künstlichen Anlagen in den betreffenden Häfen von jeher sehr dürftig zu nennen waren.

4) Die Häfen der Mittelamerikanischen Staatengruppe.

Die Mittelamerikanische Staatengruppe umfaßt die Staaten Panama, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador und Guatemala, von denen jeder außer Salvador direkten Zugang zum Atlantischen Ozean hat. Diese Gebiete können jedoch in Anbetracht ihrer verhältnismäßig geringen Bedeutung für die Weltwirtschaft und den Schiffsverkehr im Rahmen unserer Untersuchung nicht erwähnt werden, mit Ausnahme von Panama, das infolge seines Kanals zum mindesten für den internationalen Seeverkehr von großer Wichtigkeit ist. Außer Cristobal, dem Haupthafen Panamas, ist tatsächlich innerhalb der gesamten Mittelamerikanischen Staatengruppe kein Hafen zu finden, der augenblicklich einen Schiffsverkehr von 1 Mill. N.R.T. im Eingang aufweisen und damit die Veranlassung für eine eingehende Untersuchung bieten könnte [2]).

[1]) 1925 wurden rd. 220.000 Tonnen ausgeführt und 21.000 Tonnen eingeführt (97).
[2]) Vgl. hiezu Lit.-Verz. Nr. 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140 und 141.

Die Häfen Panamas.

Panama war vor dem Krieg, d. h. mit andern Worten vor der Eröffnung des Panamakanals im Jahr 1914 völlig bedeutungslos und besaß demzufolge auch keinen wichtigen Hafen. Zugleich mit dem Kanal wurde auf der atlantischen Seite, am Ausgang desselben, der Hafen Cristobal gebaut, der also auch im wesentlichen erst während des Krieges bzw. nach Schluß dieses in vollem Umfang in Erscheinung treten konnte.

Cristobal. Der Stärke des Schiffsverkehrs nach hat sich Cristobal in kaum 1½ Jahrzehnten zu einem „Großverkehrshafen“ entwickeln können. Im Jahr 1929 liefen beispielsweise 1140 Schiffe mit 4,2 Mill. N.R.T. im Hafen ein (133). Wie stark die einzelnen Nationen jeweils dabei vertreten sind, ist aus der vorhandenen Literatur nicht ohne weiteres ersichtlich, doch wird man in der Annahme nicht fehlgehen, daß das Flaggenbild von dem des Panamakanals kaum abweicht. Im Jahr 1929 waren am Panamakanalverkehr die Vereinigten Staaten mit rd. 45 %, England mit 30 % und Deutschland mit ca. 5 % beteiligt [1]). Der

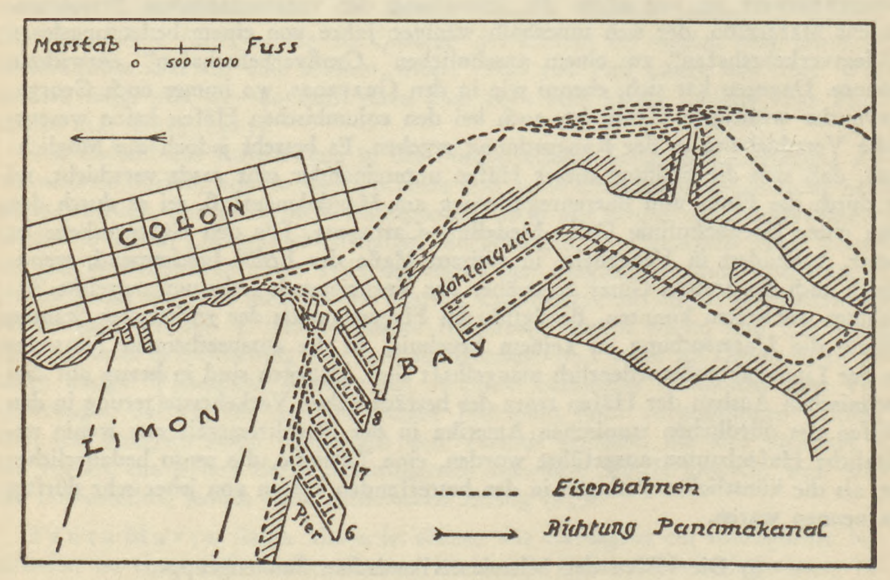


Abb. 10:
Der Hafen von Cristobal.

Güterverkehr im Hafen von Cristobal ist belanglos, soweit man von dem Umschlag der Bunkerkohle und des Öls absieht, die beide allerdings in ganz beträchtlichen Mengen hier benötigt werden. Was statistisch erfaßt und ausgewiesen wird, ist sog. „Transitverkehr“. Cristobal ist also ein typischer Anlaufhafen, der den den Kanal passierenden Schiffen vor allem Gelegenheit gibt, Kohlen und Öl zu bunkern, sowie Reparaturen auszuführen. Schon allein aus der baulichen Anordnung, d. h. aus der großen Zahl der verschiedenen sog. „Harbor Facilities“, ist ersichtlich, daß er speziell auf diese Aufgabe zugeschnitten wurde (vgl. Abb. 10). Die Gesamtlänge der Quais, die teilweise in Zahnform angeordnet sind,

[1]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, Nr. 34, 31. Aug. 1931.

beträgt 13 500 Fuß, wovon wiederum 13 000 Fuß für tiefgehende Schiffe verwendet werden können (91). 25 Dampfer können zu gleicher Zeit anlegen und selbst sehr große Schiffe bis zu ca. 15 000 B.R.T. benutzen die Piers, die mit neuzeitlichen Einrichtungen ausgestattet sind (32, Jahrg. 1931).

5) Die Häfen Nordamerikas.

Die Häfen Nordamerikas, die noch im Bereich des Südatlantischen Ozeans liegen, beschränken sich auf diejenigen Mexikos, die nunmehr einer Betrachtung unterzogen werden sollen.

Die Häfen Mexikos.

Einführung. Die weltwirtschaftliche Bedeutung Mexikos beruhte vor dem Krieg in überwiegendem Maße auf seinen reichen Mineralschätzen, wie Silber, Gold, Kupfer, Blei- und Zinkerzen. Bezüglich der Silberproduktion nahm es sogar eine führende Stellung unter den Produktionsländern der Erde ein und war beispielsweise im Jahr 1913 mit 40 % an der Welterzeugung beteiligt. Weiter spielte dieses Land eine sehr bemerkenswerte Rolle in der Kupfergewinnung, die sich in eben diesem Jahr auf 52 000 Tonnen belief, und selbst in der Gewinnung von Bleierzen stand es mit 55 000 Tonnen noch an vierter Stelle unter den Weltproduzenten (155 und 157). Wenige Jahre vor dem Krieg trat dann auch noch die Gewinnung von Erdöl als bestimmender Faktor in der Wirtschaft Mexikos in Erscheinung [1]). Dank dieser reichen natürlichen Bodenschätze und infolge der ausgedehnten Küstenlinien am Atlantischen und Stillen Ozean mit ihren verhältnismäßig guten Häfen besaß Mexiko schon sehr frühzeitig einen gut entwickelten Handels- und Schiffsverkehr mit den überseeischen Ländern, vor allem mit U.S.A. und Europa. Hiebei ist noch zu betonen, daß das Schwergewicht des Seeverkehrs von jeher ganz augenscheinlich auf der atlantischen Seite lag; im Jahr 1913 gingen z. B. ca. ¾ des Außenhandels Mexikos über die Golfhäfen, vornehmlich über Veracruz und Tampico (156).

Nach Ende des Krieges wurde für kurze Zeit das Petroleum zum ausschlaggebenden Faktor in der mexikanischen Wirtschaft und im Export. Mit ganz enormer Geschwindigkeit stiegen die Produktionsziffern des Erdöls, um im Jahr

Tabelle 30:

Schiffseinang in den Häfen Mexikos.

(Angaben in 1000 R.T.) [2])

		1920	1922	1925	1926	1927	1928
Veracruz:	Zahl	1185	1316	1122	1097	971	1045
	Tonnage	1,480	2,380	1,637	1,681	1,545	1,470
Tampico:	Zahl	3391	3290	2864	2702	2234	1721
	Tonnage	12,194	19,860	7,573	6,256	4,421	3,064

1920—28: nach Nr. (154).

[1]) 1913 betrug die Petroleumproduktion ca. 26. Mill. Tonnen bzw. ebensoviele Fässer (83).
Im Jahr 1913 wurden außerdem noch rd. 1,5 Mill. kg Silber erzeugt (155 u. 157).

[2]) Bis 1922 verstehen sich die Zahlen in B.R.T., ab 1925 in N.R.T.

1921 mit fast 200 Mill. Fässern den Höhepunkt zu erreichen (83). Die Geschichte des mexikanischen Petroleums war kurz und stürmisch; eine rasche Erschöpfung der Lager trat ein, so daß die Produktion in den letzten Jahren wieder auf einen Bruchteil der Maximalleistung zurückging [1]). Dadurch bekamen die übrigen mineralischen Erzeugnisse des Landes wieder relativ größere Bedeutung und es ist hinsichtlich dieser Gruppe einmal die ständig wachsende Silberproduktion und deren steigender Einfluß in der Wirtschaft festzustellen, außerdem die absolute Steigerung der Kupferausfuhr gegenüber der Vorkriegszeit, die allerdings durch einen starken Rückgang in der ersten Hälfte des letzten Jahrzehnts unterbrochen wurde. Weiterhin ist noch eine sehr beträchtliche Steigerung der Bleiproduktion um ca. 500 % und endlich die noch gewaltigere derjenigen von Zinkerz (über 3000 %) zu nennen [2]). — Man kann dieses rasche Auf und Nieder, diesen ständigen Wechsel in der Bedeutung der einzelnen Produktionszweige in ihrer Tendenz wohl am besten dahin zusammenfassen: die kurze Vorherrschaft des Petroleums ist vielleicht endgültig gebrochen, zumindest jedoch unterbrochen und die Wirtschaft Mexikos auf ihre alte Basis zurückgekehrt; sie bedient sich heute wieder ihres natürlichen Reichtums an Edel- und Industriemetallen in gesteigertem Maße. Aber auch der Landwirtschaft wird neuerdings immer mehr Beachtung geschenkt, nicht zuletzt, um auf diese Weise der mexikanischen Wirtschaft eine größere Stabilität als bisher zu verleihen. Trotz solcher mannigfachen und einschneidenden Veränderungen blieben Veracruz und Tampico auch in dieser Periode der Entwicklung — allerdings mit wechselndem Anteil — die maßgebenden Häfen an der Golfküste Mexikos.

Veracruz. Der Hafen Veracruz bildete vor dem Krieg die Eingangspforte in das Innere Mexikos, in ganz besonderem Maße aber vermittelte er den Außenhandel der Hauptstadt Mexiko. Trotz seiner ungesunden Lage wurde er zum wichtigsten Handels- und Hafenplatz des Landes überhaupt und im besonderen zu dem der mexikanischen Golfküste. Im Sinne unserer Klassifikation durfte er allerdings vor dem Krieg höchstenfalls als kleiner „Mittelverkehrshafen“ bezeichnet werden [3]). Immerhin wickelte sich damals rd. die Hälfte des gesamten Außenhandels in diesem Hafen ab, der verhältnismäßig gute Verkehrsbeziehungen zu dem reichen und schon in weitem Maße erschlossenen Hinterland besaß. Insbesondere die unter gewaltigen Schwierigkeiten nach der Hauptstadt gebaute Bahnlinie, die vom Meer bis zu einer Höhe von 8300 Fuß führt, hat sehr viel zum wirtschaftlichen Aufschwung Mexikos beigetragen. Wenngleich Veracruz auch einen beträchtlichen Teil der mineralischen Erzeugnisse des Landes nach Übersee verschiffte, so bestand seine Aufgabe doch in erster Linie darin, den mexikanischen Markt mit ausländischen Fertigwaren und Industrieerzeugnissen jeglicher Art zu versorgen. Bei dem steigenden Wohlstand des Volkes und seinem wachsenden Bedarf an überseeischen Erzeugnissen und der dadurch bedingten Steigerung des Schiffs- und Güterverkehrs sah sich die Bundesregierung notwendigerweise gezwungen, aus der offenen Reede einen geschützten Hafen zu ma-

[1]) 1929 wurden noch ca. 45 Mill. Faß Erdöl gewonnen; außerdem ca. 3,4 Mill. Kilogramm Silber, 86.000 Tonnen Kupfer, 248.000 Tonnen Blei und 174.000 Tonnen Zink. Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, Nr. 41, 10. Okt. 1930, S. 1771.

[2]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, Nr. 32, 10. Okt. 1928, S. 1317.

[3]) Über den Schiffs- und Güterverkehr stehen Zahlen aus der Vorkriegszeit nicht zur Verfügung (vgl. Tab. 30).

chen. Gegen Ende des letzten Jahrhunderts wurden Hafenanlagen gebaut, die ohne wesentliche Veränderungen auch bei Ausbruch des Weltkrieges noch bestanden (37, Jahrg. 1929—30, S. 393). Der Hafen wies ca. 10 m nutzbare Wassertiefe auf und besaß außer zwei großen Wellenbrechern von 738, bzw. 913 m Länge eine Reihe von Quais mit einer Gesamtlänge von über 1 Meile. Die Wassertiefe an diesen betrug bis zu 27 Fuß bei Hochwasser, genügte also noch für verhältnismäßig große Schiffe; trotzdem geschah das Laden und Löschen der Waren teilweise auch noch mittels Leichter (3, Jahrg. 1913/14).

Unmittelbar nach dem Krieg war auch in Veracruz eine intensive Steigerung des Schiffsverkehrs festzustellen, deren erste Ursache in der erhöhten Einfuhr zu suchen ist, die wiederum als Folge der vergrößerten Kaufkraft der Bevölkerung angesehen werden kann. Trotzdem blieb Veracruz auch weiterhin nur „Mittelverkehrshafen". Die gewaltige Ausfuhrsteigerung des Petroleums wirkte sich zwar für Veracruz nicht in dem Maße aus, wie man vielleicht auf den ersten Blick hätte annehmen können, denn dieser Hafenplatz blieb auch ferner in erster Linie Einfuhrhafen, während die enormen Öl- und Erzladungen über andere Häfen, vor allem über Tampico verfrachtet wurden. Von den Schiffen, die im Hafen einliefen und zum weitaus größten Teil aus Übersee kamen, führten die meisten die englische und amerikanische Flagge (154). Die Untersuchung zeigt aber weiterhin, daß auch mexikanische Schiffe im Hafen von Veracruz immer häufiger anzutreffen sind, wenn sie auch vorerst, absolut genommen, ohne Einfluß auf das Gesamtbild bleiben. Dies ist darauf zurückzuführen, daß die mexikanische Regierung mit allen Mitteln versucht, eine nationale Flotte zu schaffen, die dann speziell dem Küstenverkehr dienen soll und die in jeglicher Beziehung Sonderrechte genießt [1]). — Da der Hafen von Veracruz schon vor dem Krieg verhältnismäßig gut ausgerüstet war, sind seither eigentlich nur wenig zusätzliche Bauten erstellt worden. Im Jahr 1921 wurde der Bau einer 400 m langen und 100 m breiten „wharf" gemeldet, die auch mit Lagerhäusern, Gleisanschluß etc. versehen werden soll [2]). Außerdem sind noch umfangreiche Baggerarbeiten teils in Ausführung, teils erst geplant, um auch größeren Schiffen die Möglichkeit zu geben, den an und für sich schönen und geschützten Hafen anzulaufen, der bedauerlicherweise in den letzten Jahren nur zu oft unter Streiks und Sperrverboten zu leiden hatte [3]).

T a m p i c o. Bis wenige Jahre vor dem Krieg war Tampico ein untergeordneter Hafenplatz, der von ausländischen Schiffen nur spärlich angelaufen wurde und allenfalls einige Millionen Fässer Erdöl jährlich ausführte. Tampico war also damals lediglich „Kleinverkehrshafen", ein Spezialhafen für Petroleum und Erze, wobei ersteres im Laufe der Jahre immer stärker in den Vordergrund rückte und allmählich den Güterverkehr maßgebend beeinflußte. Auch der Hafen als solcher genügte zunächst dem anfallenden Schiffsverkehr, so daß umfangreiche Bauten nicht vorgenommen zu werden brauchten.

Erst unmittelbar nach Beendigung des Krieges vollzog sich im Verlauf weniger Jahre Tampicos plötzlicher Aufstieg und sein ebenso rascher Abstieg. Während im Jahr 1928 nur noch rd. 3 Mill. N.R.T. von Tampico ausliefen, der Hafen also heute wieder an der Grenze eines „Mittel- und Großverkehrshafens"

[1]) Vgl. Latein-Amerika-Dienst, Nr. 177, Dez. 1922 sowie Wirtschaftsdienst Hamburg, Nr. 42, 22. Okt. 1926.
[2]) Vgl. The South American Journal, London, 21. Mai 1921.
[3]) Vgl. Deutsche Zeitung von Mexiko, Nr. 51, 7. Mai 1925.

steht, gab es eine Zeit, in der der Schiffsverkehr im Hafen in einer Weise anstieg, wie dies in solch kurzer Zeit kaum je bei einem anderen Hafen der Fall gewesen sein dürfte. So liefen z. B. im Jahr 1922, dem Jahr der größten Produktion, 3290 Schiffe mit rd. 20 Mill. B.R.T. unter Last von Tampico aus (vgl. Tab. 30). Mit der intensiven Ausbeute der Petroleumlager unmittelbar nach Kriegsende ergab sich ganz von selbst die Notwendigkeit des Abtransportes dieser riesigen Ölmengen und ganz speziell Tampico war es infolge seiner günstigen Lage zu den Erdölfeldern zur Aufgabe gemacht, einen großen Teil der in diesem Gebiet beschäftigten Tankdampfer abzufertigen. Daß ein derart gewaltiger Verkehr, der an europäische Größenverhältnisse erinnert, außergewöhnliche Anforderungen an einen Hafen stellt, ist klar; ebenso verständlich dürfte aber sein, da Tampico mit seinen verhältnismäßig primitiven Hafenverhältnissen diesem Großverkehr des öfteren nicht gewachsen war. Um den andauernden Verstopfungen abzuhelfen, die einmal auf die Versandung der Flußmündung zurückzuführen waren andererseits von den teilweise zerstörten Wellenbrechern herrührten, entschloß man sich zu umfangreichen Baggerarbeiten [1]). Außerdem war neben anderem noch geplant, das Bett des Flusses Panuco oberhalb Tampico zu vertiefen und zu erweitern, um den großen Tankdampfern zu ermöglichen, direkt bis zu den Petroleumbezirken selbst vorzustoßen [2]). Ein weiterer Ausbau von erheblichem Maße und eine Modernisierung des Hafens ist jedoch, abgesehen von einigen privaten Quaianlagen, nicht festzustellen. Dies dürfte seinen Grund wohl darin haben, daß die Erdölproduktion plötzlich wieder gewaltig zurückging und damit die Amortisation der für diesen Zweck zur Verfügung gestellten Gelder sehr zweifelhaft wurde. — Die Bedeutung von Tampico ging also nach einer kurzen Blütenperiode infolge seiner fast ausschließlichen Abhängigkeit vom Erdöl wieder außerordentlich stark zurück; es besteht allerdings die Möglichkeit, daß mit Beendigung der im Bau befindlichen direkten Eisenbahnlinie Tampico—Mexiko (Stadt) auch dieser Hafen wieder neuen Auftrieb erhalten wird.

Ergebnis. Die Entwicklung der mexikanischen Häfen Veracruz und Tampico stand seit dem Krieg vollkommen im Zeichen einer denkbar unstetig verlaufenden Wirtschaftsperiode. Insbesondere der Schiffsverkehr im Hafen Tampico war außerordentlich starken Schwankungen unterworfen, während der von Veracruz eine ausgeglichenere Tendenz zeigt. Dies rührt zu einem großen Teil daher, daß Veracruz auch in der Nachkriegszeit in erster Linie Einfuhrhafen des Landes blieb und auch den größten Teil des anfallenden Personenverkehrs erledigte. Tampico dagegen ist auch heute noch Ausfuhrhafen, und zwar vor allem Petroleumhafen. — Ein zusätzlicher technischer Ausbau der Häfen in der Nachkriegszeit wurde nicht in dem Umfange vorgenommen, wie man auf Grund der Verkehrsentwicklung hätte annehmen können. Ebenso wie der Hafen Tampico, in dem nur verhältnismäßig wenig Verbesserungen größeren Maßstabs ausgeführt wurden, hat nämlich auch Veracruz keine nennenswerten Neubauten und Einrichtungen gegenüber der Vorkriegszeit aufzuweisen. Vorliegende Untersuchung hat also wohl insgesamt gezeigt, daß die heutige Stellung der mexikanischen Häfen am Atlantik nicht mehr der entspricht, die sie unmittelbar nach dem Krieg für sich in Anspruch nehmen durften.

---

[1]) Vgl. Deutsche Zeitung von Mexiko, Nr. 75, 1. Juli 1924 und Nr. 121, 21. Nov. 1924.

[2]) Vgl. Nachrichten der Auslandspresse, Berlin, 1. März 1918.

6) Die Häfen Westindiens.

Einführung. Die Westindische Inselwelt umfaßt eine Menge großer und kleiner Inseln, von denen aber nur eine beschränkte Anzahl für die Weltwirtschaft und den Seeverkehr von Bedeutung ist. In erster Linie ist hier die Insel Cuba mit dem wichtigen Hafen Habana zu nennen, dann Jamaika mit Kingston, Haiti mit dem Hafen Port au Prince, Puerto Rico mit San Juan, die beiden Inseln Trinidad und Tobago mit dem Hafenplatz Port of Spain, der Bunkerhafen Bridgetown auf Barbados und der bedeutende Umschlaghafen Willemstad auf Curaçao. — Im Gegensatz zu den weitaus meisten Hafenplätzen am Südatlantik, die bis jetzt einer Untersuchung unterzogen wurden, finden wir hier nicht nur Endhäfen, sondern infolge der geographischen Lage gegenüber dem Panamakanal sehr häufig auch ausgesprochene Anlaufhäfen; eine Tatsache, die in stärkerem Maße natürlich erst während des Krieges bzw. nach Schluß desselben in Erscheinung treten konnte. Die Stellung der westindischen Hafenplätze zueinander war vor dem Krieg durch die beherrschende Position des „Großverkehrshafens“ Habana bereits weitgehend gekennzeichnet. Alle übrigen Häfen waren damals noch „Kleinverkehrshäfen“ oder höchstenfalls kleine „Mittelverkehrshäfen“. Der Güterverkehr und in noch stärkerem Maße der Personenverkehr konzentrierte sich ebenfalls auf Cuba bzw. Habana, während auch hier die andern Hafenplätze nur eine sekundäre Rolle spielten. Über die Beteiligung der wichtigsten Nationen am Schiffsverkehr in den westindischen Häfen vor dem Krieg ist infolge mangelhafter Unterlagen eine zusammenfassende Feststellung nicht möglich; doch soll auf diese Frage, soweit es das zur Verfügung stehende Material erlaubt, im Laufe der Einzeluntersuchungen näher eingegangen werden. — Der bauliche Zustand der oben genannten Häfen war vor dem Krieg im allgemeinen reichlich primitiv, mit Ausnahme desjenigen von Habana, der schon damals verhältnismäßig gute künstliche Anlagen besaß. Dabei ist aber beonders hervorzuheben, daß die betreffenden Häfen von Natur aus fast durchweg sehr begünstigt sind.

Die nun folgende Einzelbetrachtung wird nunmehr mit den Häfen der wichtigsten nördlichen Insel, Cubas, beginnen.

Die Häfen Cubas.

Cuba als größte der Westindischen Inseln war für den Weltmarkt schon vor dem Krieg von bemerkenswerter Bedeutung. Das Schwergewicht der Wirtschaft lag ausschließlich auf dem Gebiet der Rohrzuckererzeugung, die ihrerseits wieder mit einem ansehnlichen Prozentsatz an der Weltproduktion beteiligt war. Die Ernte — die zum weitaus größten Teil exportiert wurde — stellte sich z. B. im Jahr 1914 auf ca. 2½ Mill. Tonnen[1]). Daneben spielten die übrigen landwirtschaftlichen Produkte, wie Kaffee, Kakao und Honig eine ganz untergeordnete Rolle; lediglich der Tabakanbau war noch von erwähnenswerter weltwirtschaftlicher Bedeutung. Schon aus jenen gewaltigen Gütermengen, die alljährlich nach Übersee zu verfrachten waren, ergab sich die Notwendigkeit eines beträchtlichen Schiffsverkehr und damit die Bedeutung dieses Landes bzw. seiner Hafenplätze für den internationalen Seeverkehr[2]). Obwohl Cuba mehrere gute Seehäfen be-

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, Heft 9, 4. März 1927, S. 326.

[2]) Im Jahr 1913 liefen in sämtlichen Häfen Cubas 5115 Schiffe mit 13,7 Mill. B.R.T. ein (142).

saß, konzentrierte sich doch Handel und Seeverkehr immer mehr auf die Haupt- und Hafenstadt Habana.

Nach dem Krieg verstärkte sich die Stellung des Zuckerrohrs in der Wirtschaft und im Außenhandel Cubas zusehends, so daß die Zuckerrohrproduktion, die jährlich normalerweise zwischen 5 und 6 Mill. Tonnen schwankt, heute etwa 80 % der Gesamtproduktion der Insel oder ca. ein Drittel der Rohrzuckererzeugung der Welt beträgt. Es ist dies eine Tatsache, die bei den häufigen Krisen am Weltzuckermarkt nicht gerade zur Beständigkeit der Wirtschaft Cubas beiträgt[1]). Als weiteres Exportgut ist noch der Tabak zu nennen, dessen Anbau sich gegenüber der Vorkriegszeit um ca. ein Drittel vergrößert hat. Es ist also zusammenfassend eine allgemeine, teilweise sogar außergewöhnlich starke Erhöhung der Produktion des Landes festzustellen, die in gleichem Maße beim Schiffs- und Güterverkehr wieder in Erscheinung tritt[2]). Dabei hat diese Verkehrssteigerung trotz der erhöhten Bedeutung einiger kleinerer Häfen in erster Linie dazu beigetagen, die dominierende Stellung des Hafens von Habana weiter zu festigen. Von den andern nennenswerten Hafenplätzen Cubas, die aber alle erst in weitem Abstand hinter Habana folgen, wie z. B. Santiago de Cuba, Cienfuegos, Nuevitas und Puerto Tarafa sei vor allem noch Santiago de Cuba genannt. Es war dies wohl früher der Haupthafen des östlichen Cuba und hatte einen Schiffsverkehr von ca. 1—1½ Mill. N.R.T. zu bewältigen. In der Nachkriegszeit nahm dieser Hafen an der weiteren Aufwärtsentwicklung des Landes keinen Anteil mehr; vielmehr ist z. B. beim Schiffsverkehr sogar ein leichter Rückgang zu verzeichnen[3]); es kann deshalb hier von einer eingehenden Untersuchung Abstand genommen und sofort zur Betrachtung des Haupthafens Habana übergegangen werden.

H a b a n a. Habana, die Hauptstadt Cubas, eine durchaus moderne Hafenstadt, liegt an einer wohlgeschützten Bucht und besitzt einen ebenso schönen, wie von Natur ausgezeichneten Hafen. Dies mag nicht unwesentlich dazu beigetragen haben, daß sich Habana im Lauf der Entwicklung Cubas zu dessen erstem Hafen emporgearbeitet hat, so daß schon lange vor dem Krieg seine beherrschende Stellung als „Großverkehrshafen“ im Außenhandel und Schiffsverkehr der Insel unbestritten war. Es hatte immer einen außerordentlich regen Schiffsverkehr zu bewältigen: im Jahr 1913 besuchten annähernd 1900 Schiffe mit rd. 3—4 Mill. N.R.T. den Hafen, wobei das Sternenbanner, wie fast überall in den westindischen Häfen, die Führung innehatte (vgl. Tab. 31). Jener intensive Schiffsverkehr ist umso höher zu bewerten, als Habana doch in erster Linie Endhafen war, was jedoch seine Funktion als Anlaufhafen niemals ausschloß. Wie im Schiffsverkehr, so war Habana auch im Güterverkehr führend. Nicht nur der größte Teil der Einfuhr nahm seinen Weg über Habana als Verteilungszentrum, auch im Export stand es immer an erster Stelle; besonders die Tabakausfuhr, die in der Gesamtausfuhr Cubas in zweiter Reihe zu nennen ist, wurde zum weitaus größten Teil über diesen Hafen verschifft[4]). Neben der natürlichen Eignung Habanas

[1]) Vgl. Wirtschaftsdienst Hamburg, Heft 21, 24. Mai 1929, S. 905.

[2]) Der Güterverkehr in sämtlichen Häfen Cubas betrug 1929 ca. 9 Mill. Tonnen, und zwar etwa 6 Mill. Export und 3 Mill. Tonnen Import (vgl. Bulletin of the Pan-American Union, Washington, 2. Mai 1927, Nr. 18.) Der Schiffsverkehr belief sich 1929 auf 6453 Schiffe mit 24,2 Mill. B.R.T. (142).

[3]) Vgl. Commerce Reports, Washington, 2. Mai 1927, Nr. 18.

[4]) Vgl. Commerce Reports, Washington, Nr. 12.

als Überseehafen sind noch seine verhältnismäßig modernen Hafenanlagen aus der Vorkriegszeit zu erwähnen, vor allem die „San Francisco" und die „Habana Central wharf".

Tabelle 31:

Schiffseingang in Habana.

(Angaben in 1000 B.R.T.)

	1913	1920	1925	1926	1927	1928	1929
Zahl	1886	3103	3250	2987	3017	2679	2690
Tonnage	5,473	8,674	12,378	12,108	12,061	12,140	13,368

1913—29: nach Nr. 142 des Lit.-Verz.

Veränderungen prinzipieller Art sind in der Nachkriegszeit nicht festzustellen; trotzdem ist auch hier einiges außerordentlich bemerkenswert, vor allem der sehr beträchtlich gestiegene Schiffsverkehr, der ganz allgemein mit dem Aufblühen der Wirtschaft in Zusammenhang gebracht werden muß und der dazu führte, daß Habana heute vielleicht bereits in die Reihe der „Weltverkehrshäfen" aufgerückt ist. Weiter ist festzustellen das Anwachsen des amerikanischen Flaggenanteils; bezeichnend für das immer stärker hervortretende Interesse amerikanischer Schiffahrtskreise an der Cuba-Fahrt ist nämlich die Tatsache, daß von den 13 Mill. B.R.T., die im Jahr 1929 in den Hafen einliefen, der größte Teil die amerikanischen Farben führte. Besonders die Schiffe der „Ward Line", der führenden Linie im Golf von Mexiko, sind sehr häufig im Hafen von Habana anzutreffen [1]). Aber auch manche europäische Linien haben neuerdings einen Dienst nach dorthin eingerichtet bzw. den schon bestehenden verstärkt. Im Güterverkehr war in der Nachkriegszeit mengenmäßig ebenfalls wieder der Export von Zucker bestimmend, wenn auch Habana prozentual am Import stärker beteiligt war. Endlich darf nicht unerwähnt bleiben, daß der Personenverkehr, der sich 1927 auf ca. 180 000 in der Ankunft und Abfahrt belief, heute sehr wesentlich bei der Beurteilung des Gesamtverkehrs im Hafen ist (142). Wichtige Veränderungen sind außerdem noch in baulicher Hinsicht zu verzeichnen; dabei ist in erster Linie die Vollendung der drei großen Piers zum Anlegen für tiefgehende Schiffe zu nennen, nämlich die „San Francisco", „Machina" und „Santa Clara" wharf, von denen die letzte im Jahr 1923 gebaut wurde [2]). Weiter wird der Zufahrtskanal durch den Bau eines großen Walls an der Südwestseite verbessert; desgleichen wurde in der Nachkriegszeit noch eine Menge Einrichtungen wie Lagerhäuser, Öltanks etc. geschaffen, deren Aufzählung sich hier jedoch erübrigen dürfte [3]). — Abschließend ist festzustellen, daß der Hafen Habana sich in jeder Beziehung vorteilhaft weiter entwickelt hat und heute unter den Häfen Westindiens an erster Stelle zu nennen ist. Darüber hinaus wird man noch — zumindest für die nächste Zukunft — dem Hafen Habana eine durchaus günstige Prognose stellen dürfen.

Die Häfen Jamaikas.

Vor dem Krieg war Kingston neben Porto Antonio einer der mehr oder weniger bedeutenden Häfen der Insel Jamaika. Diese sollte nämlich erst zu An-

---

[1]) Vgl. Bulletin of the Pan-American Union, Nr. 4, Washington, April 1926.
[2]) Vgl. Commerce Reports, Washington, Nr. 12.
[3]) „ „ „ „ 23. Jan. 1922.

fang dieses Jahrhunderts, als die amerikanische „United Fruit Company" ihre Tätigkeit auf die Wirtschaft Jamaikas auszudehnen begann, einigermaßen Bedeutung für die Weltwirtschaft bekommen [1]).

Kingston. Bezüglich des Schiffsverkehrs, dessen Stärke sowohl insgesamt, als auch speziell für Kingston nicht zu ermitteln ist, ergibt die Untersuchung lediglich, daß in der Vorkriegszeit die deutsche Flagge in den Häfen Jamaikas sehr stark vertreten, teilweise sogar vorherrschend war [2]). Außerdem wird mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen sein, daß Kingston damals noch als „Kleinverkehrshafen" bezeichnet werden mußte. Im Güterverkehr machte der Bananenexport infolge des systematischen Anbaus durch die oben genannte Gesellschaft sehr schöne Fortschritte, so daß die übrigen Erzeugnisse, wie Zucker, Rum etc. prozentual immer weiter zurückfielen.

Tabelle 32:
Schiffseingang in Kingston.
(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1924	1927	1928	1929
Zahl	917	1238	1184	1251
Tonnage	1,694	2,494	2,618	2,834

1924—29: nach Nr. 143 des Lit.-Verz. (Vor 1924 nicht vorhanden).

Kingston ist, was gleich vorweg festgestellt werden soll, nach dem Kriege zum wichtigsten Hafen des Landes geworden und im Rahmen unserer Klassifikation zum „Mittelverkehrshafen" aufgerückt (vgl. Tab. 32). Mit einem Schiffseingang im Jahr 1929 von 1200 Schiffen mit rd. 2,8 Mill. N.R.T. erledigt Kingston heute ca. ¾ des Gesamtschiffsverkehrs der Insel [3]). In der Reihe der Flaggen führt heute durchweg U.S.A., was bei seinem Einfluß auf den gesamten Außenhandel Jamaikas nicht weiter verwunderlich ist. Die Amerikaner nämlich waren es, die den Anbau von Bananen nach dem Krieg in intensivem Maße betrieben, so daß diese Frucht bald für die Wirtschaft und den Export Jamaikas ausschlaggebend war. An der Welterzeugung ist diese Insel in den letzten Jahren mit einer Produktion von durchschnittlich 20 Mill. Büscheln jährlich, d. h. einem Anteil von ca. 25 % beteiligt [4]). Der Transport dieser großen Gütermengen geschieht zum größten Teil in eigens dazu gebauten Spezialschiffen. Die Steigerung der Verkehrsfrequenz gegenüber früher hat Kingston aber nicht nur dem erhöhten Bananenexport zu verdanken, sondern seit Eröffnung des Panamakanals wird dieser Hafen in gesteigertem Maße auch als Bunkerhafen benützt. — Der wirklich herrliche und ausgezeichnete Naturhafen bekam erst in jüngster Zeit künstliche Anlagen und technische Einrichtungen, um dem zunehmenden Handel und Verkehr besser gewachsen zu sein. Diese Arbeiten, die teils geplant, teils im Bau sind, bestehen im wesentlichen aus einer Mole, einem Eisenbahnanschluß ins Innere und der Anlage von Öltanks zu Bunkerzwecken, so daß in Zukunft sicher mit einem noch stärkeren Verkehr im Hafen gerechnet werden kann.

[1]) Vgl. Latein-Amerika, Berlin, Nr. 20 D, August 1921.
[2]) Vgl. Schiffahrtszeitung, Hamburg, Nr. 24, 24. Febr. 1920.
[3]) In sämtlichen Häfen Jamaikas liefen im Jahr 1929 1529 Schiffe mit 3,3 Mill. N.R.T. ein (vgl. Tab. 32).
[4]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, Nr. 13, 20. Aug. 1929.

Die Häfen Haitis.

Die Bedeutung Haitis war vor dem Krieg verhältnismäßig gering, sei es bezüglich des Außenhandels, sei es in bezug auf den Schiffs- und Güterverkehr. Die verschiedenen Häfen Haitis wurden z. B. im Jahr 1912 in ihrer Gesamtheit von 1180 Dampfern mit 2,3 Mill. N.R.T. angelaufen. Ein großer Teil dieses Verkehrs entfiel auf den schon damals wichtigsten Hafen der Insel, Port au Prince.

Port au Prince. Port au Prince, vor dem Krieg nur ein „Kleinverkehrshafen", dabei aber ein ausgezeichneter Naturhafen, hatte einen Schiffsverkehr von rd. 600 000 N.R.T. jährlich abzufertigen; führend war auch hier wiederum die deutsche Flagge [1]). Das wichtigste Produkt, das für den Export in Betracht kam, war Kaffee, der zwar in einer vorzüglichen Qualität aber nur in verhältnismäßig kleinen Mengen nach Übersee verfrachtet wurde (83).

Sowohl die Bedeutung Haitis, als auch die des Hafens Port au Prince stieg in den Jahren nach dem Krieg in keiner Weise, so daß letzterer auch heute noch als „Kleinverkehrshafen", höchstenfalls als kleiner „Mittelverkehrshafen" zu werten sein dürfte. Im Schiffsverkehr ist sogar eine rückläufige Entwicklung festzustellen, was in erster Linie auf den Rückgang des deutschen Flaggenanteils zurückzuführen sein wird [2]); an Deutschlands Stelle trat nach dem Krieg U.S.A., gefolgt von Holland [3]). Der Anteil von Port au Prince am Gesamtverkehr wird sich aber trotzdem gegenüber früher relativ noch vergrößert haben, da dieser Hafenplatz in den letzten Jahren etwa ein Viertel der Ausfuhr und zwei Drittel der Einfuhr der ganzen Insel zu bewältigen hatte (83). Im Export blieb der Kaffee auch weiterhin mengen- und wertmäßig vorherrschend; als Abnehmer kommt in erster Linie Frankreich in Frage, während die Einfuhr hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten stammt. Ob im Hafen selbst seit Kriegsende künstliche Anlagen fertiggestellt wurden, ist an Hand der zur Verfügung stehenden Literatur nicht festzustellen, lediglich die Tatsache ihrer Planung.

Die Häfen von Puerto Rico.

Seit der Inbesitznahme durch die Amerikaner im Jahr 1907 stand Puerto Ricos Wirtschaft und Verkehr im Zeichen einer stark positiven Entwicklung. Zucker, Kaffee und evtl. noch Tabak waren die Produkte, die seinem Außenhandel das Gepräge gaben, und es ist nicht zu leugnen, daß diese Erzeugnisse, die allerdings nur eine geringe Bedeutung für den Weltmarkt hatten, für die verhältnismäßig kleine Insel recht ansehnlich zu nennen waren. 1913 wurden nämlich immerhin 320 000 Tonnen Zucker und rd. 50 Mill. lbs. Kaffee exportiert [4]). Die Vereinigten Staaten nahmen fast die gesamte Produktion auf und hatten auch im Schiffsverkehr die Führung, der sich damals zu einem beträchtlichen Teil in San Juan abwickelte.

San Juan. San Juan ist ein guter, an einer Bucht gelegener Naturhafen, der den Schiffen bei jeder Witterung Schutz bietet. Über die frühere Verkehrsstärke in diesem Hafen fehlen allerdings jegliche Unterlagen; es ist jedoch nicht sehr wahrscheinlich, daß San Juan schon vor dem Krieg über die Größe eines

[1]) Vgl. Hamburger Nachrichten, Nr. 211, 8. Mai 1913.
[2]) 1929/30 sollen in Haiti insgesamt 605 Schiffe mit 1,36 Mill. N.R.T. eingelaufen sein (144).
[3]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, 14. Dez. 1928, Nr. 50.
[4]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, 3. Juli 1931.

„Kleinverkehrshafens“ hinausgewachsen war. — An Hafenbauten standen vor dem Krieg einige Piers zur Verfügung, doch ist festzustellen, daß Anlagen größeren Ausmaßes damals erst geplant bzw. im Bau waren (151).

Hinsichtlich des Nachkriegsschiffsverkehrs ergibt die Untersuchung zwar kein ganz klares Bild, immerhin ist zu erkennen, daß dieser sowohl ganz allgemein in Puerto Rico, als speziell im Hafen von San Juan in den letzten Jahren beträchtlich gestiegen ist [1]). Da der Schiffseingang in San Juan die Zahl 1 Million zweifellos nicht unwesentlich überschritten haben dürfte, so wird man nunmehr diesen Hafen ohne Bedenken der Gruppe der „Mittelverkehrshäfen“ zurechnen können. In der Flaggenfrage blieb U.S.A. führend, aber auch die deutschen Farben treten neuerdings in San Juan wieder sehr stark in Erscheinung. Im Güterverkehr zeigt sich in der Nachkriegszeit ein überaus starkes Anwachsen der Zuckerausfuhr und ein ebenso starker Rückgang des Kaffeexports, letzterer hervorgerufen durch das Nachlassen des Bedarfs in Europa, schlechte Kultivierung und ungünstiges Klima [2]). Dagegen ist beim Tabakexport ein kräftiges Ansteigen bis zum dreifachen Wert der Vorkriegszeit zu konstatieren [3]). Es ist also überall, sowohl im Schiffs- wie im Güterverkehr, sehr deutlich eine stark aufstrebende Tendenz zu erkennen und auch die gesteigerte Bautätigkeit im Hafen von San Juan bewegte sich im Rahmen dieser Entwicklung. Eine weitere Anzahl von Piers und Docks wurde den schon bestehenden hinzugefügt und auf eine Tiefe längs von 25 bis 30 Fuß gebracht, desgleichen eine große Zahl von Lagerhäusern gebaut und mit Gleisanschluß versehen; außerdem wurde der Zufahrtskanal auf eine Tiefe von 30 Fuß ausgebaggert. San Juan zählt also heute sicher mit zu den besten Häfen der Westindischen Inselwelt, und es ist anzunehmen, daß er in Zukunft in immer stärkerem Maße von Überseeschiffen angelaufen wird (151 und 3, Jahrg. 1931).

Die Häfen von Trinidad und Tobago.

Die Lage der beiden Inseln Trinidad und Tobago ist ein wichtiges Moment für den Seeverkehr, einmal als Schwellenlage zu Venezuela, dann als Zwischenlage für die Ost-West und Nord-Süd-Linien. Der Haupthafen dieser Gebiete, Port of Spain, war schon früh ein bemerkenswerter Stützpunkt der nach den westindischen Gewässern gerichteten Handelsschiffahrt und hatte nicht zuletzt aus eben diesem Grunde auch eine gewisse strategische Bedeutung erlangt (149).

Port of Spain. Port of Spain, seiner Verkehrsstärke nach „Mittelverkehrshafen“, war, wie schon angedeutet, vor dem Krieg in erster Linie Durchgangshafen, wenn er auch außerdem noch die Aufgabe eines Exporthafens zu erfüllen hatte. Der Gesamtschiffseingang in Port of Spain, der mit dem von Trinidad annähernd gleichzusetzen ist, wies ca. 1,4 Mill. N.R.T. aus (vgl. Tab. 33). Bezüglich der Nationalität der im Hafen verkehrenden Schiffe ist festzustellen, daß rd. ¾ davon die englische Flagge, d. h. die des Mutterlandes führ-

---

[1]) Im Jahr 1926 sollen ca. 1 Mill. N.R.T. aus San Juan ausgelaufen sein (Commerce Reports, Washington, 5. März 1928, Nr. 10). Der gesamte Überseeverkehr soll nach einer andern Quelle 1929/30 3,0 Mill. N.R.T. betragen haben (30).

[2]) Die Zuckerausfuhr stieg im Jahr 1930 auf 721.000 Tonnen, die Kaffeeausfuhr ging auf 434.000 lbs. zurück, was nicht einmal mehr ganz 1 % der Vorkriegsausfuhr gleichkommt.

[3]) Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, 7. März 1930, Nr. 10.

ten [1]). Für die Ausfuhr kam vor allem Zucker, Kakao und Asphalt in Betracht [2]); letzteres war besonders mengenmäßig, also speziell für den Güterverkehr von Bedeutung, ebenso wie die Bunkerkohle, die bei der Einfuhr gewichtsmäßig bestimmend war. — Der Hafen von Port of Spain ist wohl ein guter Naturhafen, der zu jeder Tages- und Nachtzeit gefahrlos angelaufen werden kann und immer sicheren Schutz bietet, besaß aber vor dem Krieg nur spärliche künstliche Anlagen. Nur Schiffe bis 10 Fuß Tiefgang konnten an den Quais und solche bis 15 Fuß an der „Jetty" anlegen, während die großen Schiffe vor Anker gehen mußten (3, Jahrg. 1931).

Tabelle 33:

Schiffseingang in Trinidad und Tobago.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1910	1920	1924	1927	1928	1929
Zahl	—	1945	2013	2130	2227	—
Tonnage	1,384	1,421	1,929	2,778	3,342	3,971

1910: Vgl. Economiste Français, Paris, 20. Jan. 1912.
1920—24: nach Nr. 146 des Lit.-Verz.; ebenso 1927.
1928: Vgl. The Board of Trade Journal, London, 12. Dez. 1929, Nr. 1723.
1929: Vgl. Industrie- und Handelszeitung, Berlin, 28. Mai 1930, Nr. 123.

Der außerordentlich stark und gleichmäßig ansteigende Schiffsverkehr im Hafen von Port of Spain in den Nachkriegsjahren auf 3 Mill. N.R.T. und damit seine heutige Wertung als „Großverkehrshafen" zumindest aber als großer „Mittelverkehrshafen" hatte verschiedene Ursachen: Einmal war es ganz allgemein die erhöhte Ein- und Ausfuhr, speziell die dauernd steigende Petroleumausfuhr, die einen lebhafteren Schiffsverkehr veranlaßte [3]); außerdem zog aber Port of Spain im Lauf der Jahre immer größeren Nutzen aus seiner Durchgangslage gegenüber den Panamakanalrouten, deren Verkehrsfrequenz seit Eröffnung dieses Kanals ebenfalls fortwährend im Steigen begriffen ist. Es ist also immerhin mit einiger Sicherheit festzustellen, daß die Stärkung des Schiffsverkehrs in weitem Maße der erhöhten Bedeutung des Hafens als Bunkerstation zuzuschreiben ist (149). Man bemüht sich deshalb auch, den Hafen den neuzeitlichen Anforderungen immer mehr anzupassen. Trotz verschiedener Verbesserungen ist es jedoch selbst heute größeren Schiffen noch nicht möglich, direkt an den Quais anzulegen (3, Jahrg. 1931). — Zur Flaggenfrage ist festzustellen, daß England in den letzten Jahren mit jeweils ca. 50 % am Schiffsverkehr beteiligt war, der Einfluß des Mutterlandes auf diesem Gebiete gegenüber früher also zurückgegangen ist [4]). Dagegen konnten die Vereinigten Staaten, die an die zweite Stelle gerückt sind, ihre Position wesentlich verstärken. In geringem Abstand folgt dann an dritter Stelle Deutschland [5]).

[1]) Vgl. Commerce Reports, Washington, 11. März 1920, Nr. 25 a.
[2]) 1913 wurden ca 73. Mill. lbs Zucker, 48 Mill. lbs. Kakao und rd. 200 000 Tonnen Asphalt exportiert (Vgl. Canada-Westindia-Magazine, Montreal, Okt. 1916).
[3]) 1929 wurden annähernd 290 Mill. Gallonen Erdöl ausgeführt. (Vgl. Wirtschaftsdienst Hamburg, 11. April 1930, Heft 15.)
[4]) Vgl. The Board of Trade Journal, London Nr. 1723, 12. Dez. 1929.
[5]) Vgl. Industrie- und Handelszeitung, Berlin, Nr. 123, 28. Mai 1930.

Die Häfen von Barbados.

Die nur 430 qkm große Insel Barbados konnte schon allein infolge ihrer geringen Größe produktionswirtschaftlich eigentlich nie von Bedeutung sein. Die Aufgabe dieser Insel und seines einzigen Hafens Bridgetown lag deshalb von jeher ausschließlich auf dem Gebiet des Überseeverkehrs.

Bridgetown. Bridgetown wurde schon vor dem Krieg verhältnismäßig häufig von Schiffen angelaufen, vor allem zum Zweck der Aufnahme von Bunkerkohle; erst in zweiter Linie diente es dazu, die Produkte der Insel, wie Zucker und Melasse, nach Übersee zu verschiffen [1]). Seiner Verkehrsstärke nach, die für die Vorkriegszeit nicht genau zu ermitteln ist, wird es aber kaum mehr als ein „Kleinverkehrshafen" gewesen sein. Außer einer Reede, auf der die größeren Schiffe mittels Leichter luden und löschten, besaß Bridgetown noch einen kleinen Hafen mit einigen Quaianlagen, der infolge einer davorliegenden Barre jedoch nur Schiffen mit 13 Fuß und weniger Tiefgang zugänglich war (3, Jahrg. 1913/14).

Tabelle 34:

Schiffseingang in Bridgetown.

(Angaben in 1000 N.R.T.)

	1925	1926	1927	1930
Zahl	1136	1188	1225	1121
Tonnage	1,622	1,896	1,888	2,040

1925—27: nach Nr. 148 des Lit.-Verz.
1930: nach Nr. 145 des Lit.-Verz.

Dagegen ist Bridgetown heute auf Grund des Schiffsverkehrs ein „Mittelverkehrshafen", seiner Eigenschaft nach in erster Linie Bunkerstation, was den immerhin beachtenswerten Schiffsverkehr in der Nachkriegszeit erklärt. Denn selbst wenn man zugeben muß, daß auch der Export des Landes in der Zwischenzeit beträchtlich gestiegen ist, so wäre doch eine Tonnage von beinahe 2 Mill. N.R.T. zur Verfrachtung der vorliegenden Gütermengen nicht gerechtfertigt (vgl. Tab. 34)[2]). Daß die englische Flagge heute wie vor dem Krieg im Hafen von Bridgetown vorherrschend ist, ist sehr verständlich, da Barbados bekanntlich unter britischer Oberhoheit steht [3]). In der Art der ausgeführten und eingeführten Güter ist gegenüber früher keine Änderung festzustellen; ebenso hat sich das äußere Bild des Hafens nicht wesentlich geändert. Jedenfalls ist von der Ausführung eines bereits vor dem Krieg geplanten Wellenbrechers in der einschlägigen Literatur nichts erwähnt. Es besteht allerdings nunmehr die Möglichkeit, nicht nur Kohle, sondern auch Öl im Hafen zu bunkern [4]).

Die Häfen Curaçaos.

Curaçao zog schon immer aus seiner außerordentlich günstigen geographischen Lage den größten Nutzen, war doch die Insel selbst produktionswirtschaftlich gänzlich unbedeutend. Infolge der Tatsache, daß die Häfen Venezuelas und Co-

[1]) Vgl. Deutsches Handelsarchiv, 1. Teil, Berlin, Mai 1914.
[2]) Die Zuckerernte des Jahres 1928 wird auf annähernd 80 000 Tonnen geschätzt (Vgl. Wirtschaftsdienst, Hamburg, 14. Sept. 1928, Heft 37).
[3]) Vgl. Industrie- und Handelszeitung, Berlin, 11. Sept. 1927, Nr. 213.
[4]) Vgl. The Board of Trade-Journal, London, 7. Jan. 1926, Nr. 1519.

lumbiens für den Überseeverkehr im allgemeinen nicht geeignet sind, entwickelte sich Curaçao und mit ihm sein Haupthafen Willemstad zu einem Stapelplatz der Export- und Importgüter dieser beiden Länder [1]).

Tabelle 35:

Schiffseingang in Curaçao.

(Angaben in 1000 B.R.T.)

	1913	1920	1925	1926	1927	1928
Zahl	1486	1644	3469	4473	5530	6262
Tonnage	2,951	3,841	19,036	26,305	34,183	43,937

1913—25: Vgl. Nieuwe Rotterdamsche Cour., Rotterdam, 7. Febr. 1926, Nr. 38.
1926 : Vgl. Handelsberichten, Haag, 24. Febr. 1927, Nr. 1041.
1927 : Vgl. Nieuwe Rotterdamsche Cour., Rotterdam, 2. März 1928, Nr. 62.
1928 : Vgl. Handelsberichten, Haag, 14. Febr. 1929, Nr. 1144.

Willemstad. Der Bedeutung Willemstads für den Transitverkehr stand seine ebenfalls wichtige Funktion als Bunkerstation zur Seite [2]). Diese doppelte Aufgabe führte dazu, daß Willemstad bereits vor dem Kriege einen verhältnismäßig großen Schiffsverkehr zu bewältigen hatte und schon damals zur Kategorie der „Mittelverkehrshäfen" gerechnet werden mußte (vgl. Tab. 35). In der Flaggenfrage führte diesmal auffallenderweise nicht das Mutterland, Holland, sondern U.S.A., dann folgten Deutschland, Holland und England mit ungefähr gleichen Anteilen. Wenn auch zahlenmäßige Belege über den Güterverkehr nicht zur Verfügung stehen, so ist doch festzustellen, daß neben der in den Vorkriegsjahren immer stärker notwendig werdenden Einfuhr an Bunkerkohle auch erhebliche Mengen an venezuelanischem Kaffee dort umgeschlagen wurden. Außerdem wurde Willemstad aber auch wegen seines gut geschützten, geräumigen und tiefen Hafens, der als einer der besten Westindiens gepriesen wird, gerne von den Schiffen angelaufen (94). Allerdings war es infolge der die Hafeneinfahr beengenden Felsen, die nur eine Fahrrinne von ca. 45 m Breite freiließen, größeren Schiffen oft nicht möglich, in den Hafen zu gelangen. Wenige Jahre vor Kriegsausbruch sollte durch Sprengungen und Baggern diesem Übelstand abgeholfen werden [2]).

In der Nachkriegszeit hatte Willemstad seine gewaltig wachsende Bedeutung ausschließlich dem rapiden Aufstieg Venezuelas, resp. dessen reichen Ölfeldern zu verdanken. Fast die gesamte Petroleumausfuhr Venezuelas geht heute über den Hafen von Willemstad. Dies hatte andererseits eine Vermehrung des Schiffsverkehrs zur Folge, wie er im Gebiet des Südatlantik in einem ähnlichen Ausmaß nur noch bei Tampico in Mexiko vorübergehend zu finden ist (vgl. S. 113). Über 6200 Schiffe mit rd. 26 Mill. N.R.T. liefen im Jahr 1928 den Hafen an (vgl. Tab. 35) [3]). Interessant ist, daß sich darunter auch heute noch eine verhältnismäßig große Zahl von Segelschiffen befindet, die tonnagemäßig allerdings ohne Einfluß sind [4]). Bezüglich des Flaggenanteils ist die Feststellung von Wichtigkeit, daß im

[1]) Vgl. Deutsche Export-Revue, Berlin, 2. Aug. 1912, Nr. 31.
[2]) Vgl. Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft, Berlin, 5. Juni 1913, Nr. 63.
[3]) Die B.R.T. wurden durch Multiplikation mit 0,6 in N.R.T. umgerechnet.
[4]) Darunter waren 1762 Segelschiffe mit 247.000 B.R.T. (Vgl. Nieuwe Rotterdamsche Courant, Rotterdam, 7. Februar 1926, Nr. 38.)

Schiffsverkehr die Vereinigten Staaten heute mehr denn je die führende Rolle spielen; Hollands Flagge ist jeweils zu ca. 30 % beteiligt. Daß im Güterverkehr die andern Aus- und Einfuhrgüter, wie z. B. Kaffee, Kakao und selbst Bunkerkohle, augenblicklich gegenüber dem Petroleum mengenmäßig kaum mehr ins Gewicht fallen, dürfte einleuchtend sein. Willemstad ist also heute nicht mehr so sehr Bunkerstation, als vor allem Petroleumumschlaghafen. — Der größte Nachteil des Hafens von Willemstad, die bereits erwähnte sehr schmale Einfahrt, wurde behoben und dieselbe um ca. 30 m erbreitert, sodaß nunmehr auch große Touristendampfer, die ebenfalls immer häufiger den Hafen anlaufen, ohne Gefahr daselbst einlaufen können (150). Die Schiffe laden und löschen entweder durch Leichter oder an den Quais, die längs eine Wassertiefe bis zu 30 Fuß aufweisen [1]). Hervorzuheben ist noch, daß Willemstad in den letzten Jahren noch zwei Schwimmdocks von 3000 und 3500 Tonnen Leistungsfähigkeit erhielt, also den Anforderungen eines modernen Seeverkehrs in weitem Maße gerecht zu werden bemüht ist (32).

Ergebnis. Zusammenfassend ist festzustellen, daß der Krieg und die darauf folgenden Jahre in den Häfen Westindiens Veränderungen in mannigfacher Beziehung hervorgerufen haben. Von grundsätzlicher Bedeutung für die Stellung und Aufgabe der einzelnen Hafenplätze war die Eröffnung des Panamakanals und zwar vor allem, weil eine ganze Reihe von Häfen wie z. B. Bridgetown, Port of Spain, Kingston und bis zu einem gewissen Grad auch Habana zu Anlaufstationen der Panamakanalrouten wurden. Außerdem ist aber ganz allgemein eine Steigerung des Schiffsverkehrs festzustellen, die innerhalb der Häfen des Südatlantik prozentual an erster Stelle steht. Sieht man von der sprunghaften Verkehrssteigerung in dem Petroleumumschlaghafen Willemstad ab, so kommt man auf Grund der Untersuchung zu dem Ergebnis, daß Habana seine führende Stellung unter den westindischen Hafenplätzen weiterhin festigen konnte; ebenso ist noch die steigende Bedeutung des Hafens Port of Spain als Bunkerstation und Kingstons als Exporthafen hervorzuheben. — Ähnliche Tendenzen wie der Schiffsverkehr weist auch der Güterverkehr auf, der zwar in der Art der Güter keine wesentlichen Veränderungen erkennen läßt, bezüglich der Quantität aber teilweise sehr starke Zunahmen zeigt. Mengenmäßig ist weiterhin der Rohrzuckerexport und der Import von Bunkerkohle bestimmend geblieben. Außerdem hat aber auch der Export von Bananen beachtenswerten Umfang im Güterverkehr angenommen. Der Personenverkehr in der Westindien-Fahrt beschränkte sich wie schon früher im wesentlichen auf den Touristenverkehr der Vereinigten Staaten vor allem mit den Cubanischen Häfen. — Über die Veränderung des Flaggenanteils in den Häfen Westindiens zusammenfassende Angaben zu machen, ist infolge der verschiedenartigen politischen Zugehörigkeit der Inseln sehr erschwert; man wird aber trotzdem feststellen dürfen, daß die amerikanischen Farben heute überwiegen und England erst an zweiter Stelle folgt, während Deutschland wieder den dritten Platz einnimmt. — Der technische Ausbau der Häfen in der Nachkriegszeit hat im allgemeinen Fortschritte gezeigt, doch vielleicht nicht in dem Maße, wie es auf Grund der Verkehrsbelebung notwendig gewesen wäre. Da jedoch, wie bereits eingangs erwähnt wurde, die westindischen Häfen meist von Natur aus sehr begünstigt sind, so liegen die Verkehrsverhältnisse daselbst auch heute noch verhältnismäßig gut.

[1]) Vgl. Commerce Reports Washington, 15. Aug. 1927, Nr. 33.

Zusammenfassender Vergleich aller wichtigen Häfen im Bereich des Südatlantik.

Während in den vorhergehenden Einzelbetrachtungen der Häfen die verschiedenartigen Veränderungen derselben sowie deren Faktoren im einzelnen zergliedert wurden, soll nunmehr versucht werden, die Häfen am Südatlantik unter gemeinsamen Gesichtspunkten zu betrachten.

In erster Linie ist hier die grundsätzliche Frage zu erörtern, ob sich hinsichtlich der Funktion der betreffenden Hafenplätze wesentliche Veränderungen gegenüber der Vorkriegszeit ergeben haben. Diese Frage ist im allgemeinen zu verneinen, allerdings mit Ausnahme eines Teils der westindischen Häfen, die vor dem Krieg meist ausgesprochene Endhäfen waren, durch den Bau des Panamakanals aber die zusätzliche Aufgabe als Bunkerstation zu übernehmen hatten. Allerdings haben auch die südamerikanischen Hafenplätze vor dem Krieg teilweise der ums Kap Hoorn gerichteten Schiffahrt als Zwischenstation gedient, eine Tatsache, die aber trotzdem schon damals den Charakter dieser Häfen als ausgesprochene Endhäfen nicht zu beeinflussen vermochte.

Tabelle 36:

Die wichtigsten Häfen am Südatlantik vor und nach dem Krieg auf Grund ihres Schiffsverkehrs.

(Angaben in Mill. N.R.T., im allgemeinen im Eingang; vgl. Tab. 12—35)

Vor dem Krieg:		Nach dem Krieg[1]:	
a) „Weltverkehrshäfen“: (über 8 Mill. N.R.T. Eingang)		a) „Weltverkehrshäfen“. (über 8 Mill. N.R.T. Eingang)	
Santa Cruz	9,7 Mill.	Las Palmas	8,8 Mill.
Buenos Aires	ca. 11 „	Buenos Aries	ca. 18 „
Montevideo	13 „	Montevideo	13 „
Rio de Janeiro	8,4 „	Santos	10,8 „
		Rio de Janeiro	12,1 „
		Habana	„ 8 „
		Willemstad	„ 26 „
b) „Großverkehrshäfen“: (3—8 Mill. N.R.T. Eingang)		b) „Großverkehrshäfen“. (3—8 Mill. N.R.T. Eingang)	
Kapstadt	3,9 Mill.	Dakar	4,2 „
Las Palmas	7,3 „	Kapstadt	4,3 „
Funchal	? „	Santa Cruz	7,6 „
Santos	4,9 „	Funchal	5,9 „
Bahia	3,0 „	Rosario	3,1 „
Habana	3,5 „	Bahia	3,6 „
c) „Mittelverkehrshäfen“: (1—3 Mill. N.R.T. Eingang)		Pernambuco	3,2 „
Tanger	1,4 Mill.	Maracaibo	4,3 „
Dakar	2,7 „	Cristobal	4,2 „
Freetown	ca. 1,3 „	Port of Spain	ca. 3 „
Monrovia	1,1 „		
Rosario	? „		
La Plata	? „		

[1]) Die Zahlen „vor dem Krieg“ beziehen sich im allgemeinen auf die Jahre 1913 oder 14, die „nach dem Krieg“ auf die Jahre 1928—30; die Festsetzung einer einheitlichen Basis war infolge des mangelhaften Zahlenmaterials nicht möglich.

Vor dem Krieg:

Santa Fé	?	Mill.
Pernambuco	2,1	„
Belem	1,2	„
Veracruz	?	„
Port of Spain . . .	1,4	„
Willemstad	2,9	„

d) „Kleinverkehrshäfen“:
(unter 1 Mill. N.R.T. Eingang)

Casablanca . . .	0,753	Mill.
Bathurst	0,625	„
Konakry	?	
Grand Bassam . .	?	
Takoradi	?	
Lome	0,572	„
Kotonou	?	
Lagos	?	
Duala	0,517	„
Lobito	?	
Walfischbucht . .	?	
Bahia Blanca . . .	?	
Rio Grande . . .	0,700	„
Victoria	0,800	„
Georgetown . . .	?	
La Guaira . . . ca.	0,600	„
Maracaibo . . .	?	
Puerto Cabello ca.	0,4	„
Puerto Colombia ca.	?	
Cartagena . . .	?	
Santa Marta . . .	?	
Cristobal	?	
Tampico	?	
Kingston	?	
Port au Prince . .	0,600	„
San Juan	?	
Bridgetown . . .	?	

Nach dem Krieg:

c) „Mittelverkehrshäfen“.
(1—3 Mill. N.R.T. Eingang)

Tanger	1,9	Mill.
Casablanca	2,8	„
Bathurst	1,3	„
Konakry	ca. 1,7	„
Freetown	2,3	„
Monrovia	?	„
Grand Bassam . . .	1,3	„
Takoradi	ca. 1,1	„
Lome	1,1	„
Kotonou	ca. 1	„
Lagos	1,3	„
Duala	1—1,5	„
Lobito	1,3	„
Bahia Blanca . . .	1,3	„
La Plata	ca. 2,9	„
Santa Fé	1,8	„
Rio Grande	2,0	„
Victoria	1,2	„
Belem	1,0	„
Georgetown	1,3	„
La Guaira . . .	ca. 2	„
Puerto Cabello . . .	1,2	„
Puerto Colombia . .	?	
Cartagena	?	
Veracruz	1,4	„
Tampico	3,0	„
Kingston	2,8	„
Port au Prince . . .	?	
San Juan	?	
Bridgetown	2,0	„

d) „Kleinverkehrshäfen“:
(unter 1 Mill. N.R.T. Eingang)

Walfischbucht . .	0,670	Mlil.
Santa Marta . . .	?	„

Außerordentlich wichtige und aufschlußreiche Veränderungen zeigt dagegen der Schiffsverkehr in den Häfen des Südatlantik. Es ist nämlich, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, innerhalb des hier untersuchten Zeitraums in den weitaus meisten Hafenplätzen eine außergewöhnlich starke Steigerung des Schiffsverkehrs festzustellen. Infolge des Fehlens sehr vieler Vorkriegswerte ist allerdings ein zahlenmäßiger Vergleich insgesamt leider nicht anzustellen, doch dürfte u. E. eine Erhöhung des Verkehrs von durchschnittlich 50—70 % anzunehmen sein. Sehr deutlich ist diese Verkehrsbelebung in der veränderten Wertung der einzelnen Häfen zu erkennen (vgl. Tab. 36). Allein die Zahl der „Weltverkehrshäfen“ ist im Bereich des Südatlantik von 4 auf 7 gestiegen, wobei zu bemerken ist, daß vier Häfen, nämlich Las Palmas, Santos, Habana und Willemstad erst

nach dem Krieg die 8-Millionen-Grenze überschreiten konnten, während der Hafen Santa Cruz, der vor dem Krieg noch zu dieser Gruppe zählte, später der Bezeichnung eines „Weltverkehrshafens“ verlustig ging. Aber auch die Zahl der „Großverkehrshäfen“ ist durch Hinzukommen von Dakar, Santa Cruz, Rosario, Pernambuco, Maracaibo, Cristobal und Port of Spain von 6 auf 10 angewachsen. Zweifellos am treffendsten beleuchtet die Entwicklung des Schiffsverkehrs jedoch die Tatsache, daß die Zahl der „Mittelverkehrshäfen“ in der Nachkriegszeit von rd. einem Dutzend auf ungefähr 30 gestiegen ist. Dies besagt mit andern Worten, daß fast sämtliche „Kleinverkehrshäfen“, soweit sie hier untersucht wurden, in die Reihe der „Mittelverkehrshäfen“ aufgerückt sind, sodaß heute lediglich noch der neue Hafen Walfischbucht und evtl. Santa Marta im Rahmen unserer Untersuchung als „Kleinverkehrshäfen“ bezeichnet werden müssen. Weiterhin ist aus dieser Art der Verteilung der zusätzlichen Verkehrsstärke ersichtlich, daß von einer einseitigen Bevorzugung ganz bestimmter Häfen in der Nachkriegszeit im allgemeinen nicht die Rede sein kann. Eine Ausnahme bilden hier eigentlich nur die Häfen Buenos Aires und Habana, wo zweifellos eine gewisse Zentralisation zu erkennen ist. Die stärkste Verkehrszunahme ist bei den westindischen Häfen festzustellen, die aus ihrer Lage zum Panamakanal beträchtlichen Nutzen ziehen konnten. Eine prozentual sehr starke Verkehrsbelebung zeigen auch die afrikanischen Festlandshäfen, wenngleich bemerkt werden muß, daß die rein tonnagemäßige Erhöhung wesentlich geringer ist, als in den Häfen auf der Westseite des Atlantik. Außerhalb dieser positiven Entwicklung stehen fast allein die Hafenplätze der dem afrikanischen Kontinent vorgelagerten Inselgruppen, die eine stockende, teilweise sogar rückläufige Tendenz aufweisen.

Ebenso hat sich der Güterverkehr, der im Südatlantikverkehr von grundsätzlicher Bedeutung ist, gegenüber der Vorkriegszeit durchweg wesentlich erhöht; dabei waren nach wie vor die Massengüter weiterhin ausschlaggebend. Maßgebenden Anteil hatten daran einmal die nordafrikanischen Häfen unter Führung von Casablanca, dann die des tropischen Afrika, die La Plata-Häfen mit Buenos Aires an der Spitze, die brasilianischen Häfen Santos und Rio de Janeiro, außerdem Habana und die Erdölhäfen Tampico und Willemstad. Festgestellt kann weiterhin werden, daß die Ausfuhr in den Südatlantikhäfen gegenüber der Vorkriegszeit insgesamt bestimmt gestiegen ist, während die Einfuhr mengenmäßig infolge des Ausfalls eines größeren Prozentsatzes von Bunkerkohle evtl. sogar einen Rückgang aufweisen dürfte. Dagegen ist der Import speziell von Industrieerzeugnissen, Maschinen etc. in den Nachkriegsjahren ebenfalls in die Höhe gegangen, während andererseits die teilweise begonnene Industrialisierung vor allem der südwestlichen Randstaaten des Südatlantik noch nicht in bemerkenswertem Umfang im überseeischen Güterverkehr in Erscheinung getreten ist.

Gewisse gemeinsame Züge auch in der Frage des Flaggenanteils der verschiedenen Staaten herauszuarbeiten, stößt auf Schwierigkeiten, da einmal sehr viele Angaben besonders aus der Vorkriegszeit fehlen, und sich zudem infolge der großen Zahl von Häfen jeweils immer wieder andere Rangordnungen ergeben. Man ist also deshalb in weitem Maße auf Schätzungen und Vermutungen angewiesen. Mit ziemlicher Sicherheit kann jedoch die bereits in den Einzelbetrachtungen immer wiederkehrende Tatsache des relativ starken Rückgangs des englischen Flottenanteils und die ebenso beachtenswerte Zunahme des amerikanischen Anteils für den Bereich des Südatlantik festgestellt werden. Dies machte sich in

der Nachkriegszeit besonders deutlich in den westindischen Häfen bemerbkar. Verhältnismäßig noch am besten konnte England seine einflußreiche Stellung in den afrikanischen Häfen halten, wo es aus dem Wegfall der deutschen Linien während des Krieges Nutzen zog. — Trotz der zeitweise vollkommenen Unterbindung der deutschen Handelsschiffahrt konnte Deutschland jedoch im großen und ganzen gesehen seine Vorkriegsstellung in den Häfen des Südatlantik wieder zurückerobern, besonders in den südamerikanischen Häfen, während in denjenigen Afrikas diese Möglichkeit nicht in vollem Maße bestand. Neben den Vereinigten Staaten von Amerika ist es sicher Frankreich, das seinen Flaggenanteil prozentual am stärksten vergrößern konnte, was sich mit besonderer Deutlichkeit in den Häfen Afrikas, aber auch in denen Südamerikas zeigt. Desgleichen dürfte von den großen Schiffahrt treibenden Nationen noch Italien zu nennen sein, das durch den Krieg speziell in den südamerikanischen Häfen festen Fuß gefaßt hat.

Ähnlich wie in der Flaggenfrage ist es auch bezüglich der Hafenbauten verhältnismäßig schwer, für größere Gebiete allgemein gültige Feststellungen zu machen. Immerhin kann man sagen, daß der Hafenausbau nach dem Krieg in fast allen Häfen des Südatlantik in intensiverer Weise vorgenommen wurde, als dies in den Jahren vor dem Krieg der Fall war. Die Verhältnisse in den Häfen am Südatlantik lagen jedoch im allgemeinen nicht so, daß diese bestrebt waren, durch vorteilhafte und moderne Hafenanlagen den Verkehr an sich zu ziehen, sondern die Lage ist grundsätzlich die, daß infolge der nach dem Krieg in den meisten Häfen auftretenden Verkehrssteigerung sich auch die Notwendigkeit zusätzlicher Bauten und Einrichtungen ergeben hat. Von einem über das notwendige Maß erfolgten Ausbau kann bei Berücksichtigung der Verkehrsstärke gegen Ende des letzten Jahrzehnts jedoch keineswegs die Rede sein. Man könnte im Gegenteil unter Zugrundelegung der damals üblichen Verkehrsziffern eher zu dem Schluß gelangen, daß der bauliche Zustand der Häfen den neuzeitlichen Anforderungen des Seeverkehrs auch heute trotz mannigfacher Verbesserungen vielfach nicht voll und ganz genügt.

III. Teil.

Die Veränderungen der Leistungen des Seeverkehrs im Südatlantik.

Gewissermaßen als Ergänzung zum zweiten Teil der Arbeit, in dem die Veränderungen der Verkehrswege dargestellt wurden, gilt es nunmehr, die Verkehrsstärke der einzelnen Schiffahrtsrouten zu untersuchen. Dabei werden die Leistungen des Seeverkehrs vor allem nach zwei Gesichtspunkten betrachtet, einmal ganz allgemein auf Grund des Schiffsverkehrs und außerdem noch in ihrer Bedeutung für den Güterverkehr. Der Personenverkehr dagegen, der im Südatlantik keine maßgebende Rolle spielt und über den auch größtenteils die statistischen Unterlagen fehlen, wurde nur in Fällen besonderer Wichtigkeit erwähnt, während der Postverkehr im Rahmen unserer Arbeit nicht untersucht zu werden braucht.

Die Auswahl des statistischen Materials mußte in diesem Teil der Arbeit mit ganz besonderer Vorsicht gehandhabt werden. Einmal war die Auswahl schon von vornherein außerordentlich beschränkt, da mit Ausnahme der Panamakanalstatistik nur Länderstatistiken verwendet werden konnten. Diese waren zudem selbst bei Schiffahrtsnationen ersten Ranges teilweise sehr unvollständig und uneinheitlich. So weisen z. B. die Vereinigten Staaten für die Vorkriegszeit keinen Güterverkehr nach Richtungen aus, während er bei Italien und den Niederlanden sogar ganz fehlt. Selbst der Schiffsverkehr der belgischen und niederländischen Hafenplätze wird für die Zeit vor dem Krieg nicht amtlich ausgewiesen usw. Ferner ist aus der Art der Veröffentlichungen oft nicht zu ersehen, was unter Bestimmungs- bzw. Herkunftsland zu verstehen ist, ob direkter oder Durchgangsverkehr anzunehmen ist; weiterhin ist in den wenigsten Fällen ersichtlich, welchen Weg jeweils die Schiffe nehmen, ob z. B. zum Stillen Ozean durch den Panamakanal oder ums „Kap Hoorn“ oder ob in der Australien-Fahrt der Weg übers „Kap der guten Hoffnung“ oder Suez gewählt wurde. Man sieht also bereits hieraus, daß es oft sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich ist, die Unsicherheit in den betreffenden Angaben vollständig zu klären. Wenn also auch Zweifel an der Richtigkeit der absoluten Zahlenwerte teilweise berechtigt sein mögen, so können doch immerhin aus dem Vergleich des Stärkeverhältnisses „vor dem Krieg“ und „nach dem Krieg“, — worauf es doch letzten Endes in dieser Untersuchung ankommt — wertvolle Schlüsse gezogen werden.

Naturgemäß konnten im folgenden nur die wichtigsten Schiffahrtsstraßen im Südatlantik einer Betrachtung unterzogen werden. Außerdem soll hier noch besonders betont werden, daß die in Tafel II aufgeführten Routen nicht den genauen Verlauf der einzelnen Schiffahrtslinien darstellen sollen, sondern es soll hier einzig und allein die Verkehrsstärke zum Ausdruck kommen.

Die vor dem Krieg weitaus wichtigste und für den Südatlantikverkehr bestimmende Schiffahrtsstraße war die Straße Europa-Südamerika, neben der die andern Verkehrswege eine mehr oder weniger untergeordnete Bedeutung besaßen. Während, bzw. nach dem Krieg sind dann noch die sog. Panamakanalrouten dazugekommen, und auch die übrigen Routen konnten ihre Verkehrsbedeutung erheblich vergrößern, sodaß nunmehr folgende Hauptstraßen zur Untersuchung stehen:

a) Die Panamakanalrouten:
   1. Der Schiffahrtsweg Ostküste Nordamerika-Panamakanal,
   2. Der Schiffahrtsweg Europa-Panamakanal.

b) Außerdem die Schiffahrtswege:
   1. Nordamerika-Westindien und Mittelamerika,
   2. Vereinigte Staaten-Südamerika,
   3. Vereinigte Staaten-West- und Südafrika,
   4. Südamerika-Südafrika,
   5. Europa-Südamerika über Kanarische Inseln,
   6. Europa-West- und Südküste Afrika,
   7. Europa-Mittelamerika und Westindien.

Die Einzelbetrachtung soll nunmehr mit der Untersuchung der Panamakanalrouten, heute übrigens den einzigen wichtigen Durchgangsstraßen innerhalb des Südatlantik, begonnen werden.

Der Seeverkehr auf den einzelnen Routen.

a) Die Panamakanal-Routen.

Die beiden weitaus wichtigsten vom Panamakanal ausgehenden, bzw. zu diesem führenden Straßen des Seeverkehrs sind einmal der Schiffahrtsweg Ostküste Nordamerika-Panamakanal und außerdem der Schiffahrtsweg Europa-Panamakanal. Außer den eben genannten Hauptverkehrswegen sei noch die Route Panamakanal-Ostküste Südamerika genannt, zwar nicht auf Grund ihrer Wichtigkeit, sondern nur der Vollständigkeit halber; denn sie ist ihrer Verkehrsbedeutung wegen in jeder Hinsicht belanglos. Die Tatsache, daß noch nicht einmal 1 % der Schiffe und Güter, die den Panamakanal passieren, diese Route befahren, zeigt am deutlichsten die mehr als sekundäre Rolle dieser Linie, resp. die gewaltige Überlegenheit der beiden andern Schiffahrtswege.

Trotz ihrer rein verkehrsmäßig überragenden Bedeutung für den Verkehr in einem Nebenmeer des Südatlantik können auch diese beiden Vekehrswege im Rahmen unserer Untersuchung nicht so eingehend behandelt werden, wie es der rein zahlenmäßigen Verkehrsstärke entspräche; sind doch die Panamakanalrouten einmal nur Durchgangsstraßen von oder nach U.S.A. bzw. Europa und dem Stillen Ozean; Straßen, die den Südatlantik nur noch in seinem nördlichsten Teil, dem Karibischen Meer berühren. Weder als Anfangs- noch Endpunkte, ja im allgemeinen nicht einmal als Zwischenstationen dienen die Häfen der diesen Meeresteil umgebenden Randländer und Inseln. Eine Änderung der Verkehrsfrequenz auf diesen internationalen Durchgangsstraßen bleibt also, mag sie noch so erheblich sein, im allgemeinen ohne allzugroßen Einfluß auf die in seinem Bereich liegenden Gebiete und auf die Verkehrsbedeutung der betreffenden Hafenplätze. — Wenn nun auch zugegeben werden muß, daß die den Panamakanal

passierenden Schiffe in der West-Ost oder Ost-West-Fahrt zu einem großen Teil gemeinsamen Weg mit den auf der Westindien-, Mexiko- oder Mittelamerika-Fahrt befindlichen Dampfern haben, so müssen doch die Panamakanalrouten gesondert behandelt werden. Dies gilt in ganz besonderem Maße für den wechselseitigen Verkehr Ostküste U.S.A-Westküste U.S.A., der nunmehr zur Untersuchung gelangt.

1) Der Schiffahrtsweg Ostküste Nordamerika-Panamakanal.

War der Durchstich des Isthmus von Panama im Jahr 1914 ganz allgemein ein Ereignis von überragender Bedeutung für die internationale Seeschiffahrt, so wurde dieser Durchbruch überdies von ganz besonderer Wichtigkeit für den Warenverkehr zwischen den Atlantik- und Pazifikhäfen Nordamerikas. Wie sehr die Bedeutung der letztgenannten Teilstrecke gegenüber dem Mittelatlantischen Weg von oder nach Europa seit Inbetriebnahme des Kanals von Jahr zu Jahr gestiegen ist, zeigen die Zahlen über den interamerikanischen Schiffs- und Güterverkehr, den sog. „Intercoastal Trade“: von 24,8 Mill. P.N.R.T. [1]), die im Fiskaljahr 1925/26 den Panamakanal passierten, entfielen nicht weniger als 16,7 Mill. auf die Nordamerikanische Route, wovon wiederum der weitaus größte Teil zum sog. „großen U.S.A.-Küstenverkehr“ zu rechnen war (159) [2]). Berücksichtigt man, daß im Jahr 1930 sogar ca. 22,8 Mill. N.R.T. oder 30 Mill. P.N.R.T. den Kanal in beiden Richtungen durchfuhren, so ergibt sich für diese Route eine Zahl von fast 20 Mill. P.N.R.T. (vgl. Taf. II). Schon diese Werte kennzeichnen die hervorragende Bedeutung des Panamakanals für die große U.S.A.-Küstenfahrt und die maßgebende Stellung dieser Route im Panamakanal-Verkehr selbst. Bemerkenswert ist noch, daß der Verkehr in der West-Ost-Richtung jeweils ungefähr doppelt so stark ist, wie der Atlantik-Pazifik-Verkehr. Diese Tatsache zeigt sich auch im Güterverkehr außerordentlich deutlich; während von der Ostküste der Vereinigten Staaten im Jahr 1930 beispielsweise 6,2 Mill. Tonnen über den Kanal nach dem Stillen Oezan befördert wurden, betrug die Gütermenge nach der Ostküste der Vereinigten Staaten durch den Panamakanal 11,9 Mill. Tonnen. Der Güterverkehr zeigt also ein dem Schiffsverkehr vollständig entsprechendes Bild; das Schwergewicht des Verkehrs liegt auch hier in der West-Ost-Richtung. In früheren Jahren war das Verhältnis teilweise noch ungleicher: untersucht man z. B. das Jahr 1924, so ergibt sich für den Ost-West-Verkehr 5,5 Mill. Tonnen, in der umgekehrten Richtung 13,8 Mill. Tonnen. Besieht man sich die Art der transportierten Güter, so erklärt sich auch bald die eben behandelte Verschiebung. Die von der Ostküste der Vereinigten Staaten durch den Kanal beförderten Güter waren mengenmäßig betrachtet von jeher in erster Linie Eisen- und Stahlwaren, Baumwolle, Maschinen etc., während die atlantische Seite von U.S.A vor allem Mineralöle, Holz, Weizen, Salpeter, Erze usw. abnahm. Die Entdeckung neuer, ergiebiger Petroleumquellen auf der atlantischen Seite Amerikas, speziell in Venezuela, führte naturgemäß zur Ausschaltung eines großen Teils der pazifischen Öltransporte. Dies dürfte einer der wesentlichsten Gründe für den relativen Rückgang im West-Ost-Verkehr sein.

---

[1]) P.N.R.T. = Panamakanal-Netto-Registertonnen.
[2]) Vgl. Commerce Reports, Washington, Nr. 3, 17. Jan. 1927.

2) Der Schiffahrtsweg Europa-Panamakanal.

Die Europa-Panamakanalroute ist an Verkehrsstärke der interamerikanischen Route um ein Vielfaches unterlegen, doch immerhin noch von sehr erheblicher Bedeutung für den atlantischen Seeverkehr. Ca. 25—30 % des gesamten Schiffsverkehrs im Panamakanal-Verkehr entfallen nämlich jeweils auf den Verkehr mit Europa [1]). Dabei ist auch hier der West-Ost-Verkehr doppelt bis dreimal so stark wie der Ost-West gerichtete. Die bemerkenswerteste Veränderung in der Entwicklung seit Inbetriebnahme des Panamakanals liegt darin, daß das nach Europa zeigende, bzw. von dort ausgehende Verkehrsband nicht nur rein absolut gesehen immer stärker befahren wurde, sondern die Untersuchung zeigt, daß die Belastung, sowohl bezüglich des Schiffs- als auch des Güterverkehrs prozentual stärker zugenommen hat als die allgemeine Verkehrsfrequenz des Kanals. An Stelle des früher vorherrschenden interamerikanischen Verkehrs trat nunmehr der Güteraustausch mit Europa in ständig erhöhten Ziffern hervor. Während z. B. die Zunahme des Gesamtgüterverkehrs im Panamakanal von 1925—30 rd. etwas über 30 % betrug, erhöhte sich der Europa-Panamakanal-Güterverkehr nach beiden Richtungen im Durchschnitt auf ca. 45 % [2]). Man sieht also, die Verteilung der den Kanal passierenden Güter läßt einmal die wachsende internationale Bedeutung des Kanals erkennen; zum andern zeigt sich auch, daß Europa speziell als Güterempfänger in den letzten Jahren in immer stärkerem Maße in Betracht kam, da nämlich die prozentuale Zunahme der beförderten Gütermengen im West-Ost-Verkehr wesentlich größer war als in umgekehrter Richtung. Bemerkenswert ist überdies, daß dieses Ergebnis im Gegensatz steht zu der Entwicklung auf der U.S.A.-Panamakanalroute, wo der Ost-West-Verkehr aus bereits erwähnten Gründen die stärkere positive Tendenz aufweist.

b) Die übrigen Routen.

1) Der Schiffahrtsweg Nordamerika-Westindien und Mittelamerika.

Schon vor dem Krieg, als der Panamakanal erst im Bau war, zeigte die Schiffahrtsstraße, die von der Ostküste der Vereinigten Staaten aus südlich nach Mexiko, Mittelamerika und Westindien wies, neben der von U.S.A. nach Europa gerichteten Hochstraße des Weltverkehrs und dem Schiffahrtsweg von Europa nach dem fernen Osten und dem nach Südamerika den stärksten Verkehr. Ganz abgesehen von der zweifellos befruchtenden Wirkung der Eröffnung des Panamakanals für den Durchgangsverkehr entwickelte sich dank des glänzenden wirtschaftlichen Aufstiegs der meisten anliegenden Gebiete ein ständig wachsender direkter Verkehr mit U.S.A. [3]). Die Zahlen des Schiffs- und Güterverkehrs be-

[1]) 1930 annähernd 10 Mill. P.N.R.T. Errechnet auf Grund einer Angabe in: Commerce Reports, Washington, Nr. 35, 31. Aug. 1925.

[2]) 1930 betrug er insgesamt rd. 10 Mill. Tonnen (Europa—Panamakanal: 2,4 Mill. Tonnen, Panamakanal—Europa: 7,3 Mill. Tonnen) (159).

Vgl. außerdem: Lit.-Verz. Nr. 159 und 22, ferner:
Wirtschaftsdienst, Hamburg, 30. Nov. 1928, Nr. 48.
Wirtschaftsdienst, Hamburg, 21. Aug. 1931, Nr. 34.

[3]) Die im folgenden angegebenen Zahlen beziehen sich nur auf den direkten Verkehr zwischen U.S.A. einerseits, Westindien und Mittelamerika andererseits, nach Bestimmungs- und Herkunftsländern geordnet. Der Verkehr durch den Panamakanal ist also hierin, was ausdrücklich vermerkt werden soll, nicht enthalten.

leuchten wohl mit am besten die Tatsache, daß das Westindische Mittelmeer zu einem Gebiet unbestrittener nordamerikanischer Vorherrschaft wurde.

Faßt man die im Bereich der Westindischen Gewässer liegenden Teile Zentralamerikas, einschließlich Mexiko, Britisch-Westindien und Honduras, Kuba, Dominik, Haiti und Columbien im Verkehr mit den Vereinigten Staaten zusammen, so ergibt sich im Durchschnitt der Jahre 1910—14 nach den Ausweisen der Seeverkehrs-Statistiken der Vereinigten Staaten ein Gesamtverkehr nach beiden Richtungen von je ca. 8 Mill. N.R.T. (vgl. Tafel II). Dabei ist allerdings nicht angegeben, ob als Herkunfts- bzw. Bestimmungsland Ost- oder Westküste von U.S.A. gemeint ist. Nach der ganzen wirtschafts- und verkehrsgeographischen Lage der betreffenden Gebiete darf man jedoch annehmen, daß der weitaus größte Teil, nämlich ca. 85—90 % des Verkehrs sich auf der Ostseite abwickelt. Man käme also für die Zeit vor dem Krieg, d. h. für das Mittel der Jahre 1910—14 auf der Route Ostküste U.S.A Mittelamerika und Westindien auf eine Gesamtverkehrsstärke von ca. 14 Mill. N.R.T. Weitaus am stärksten war daran Cuba beteiligt, nämlich mit rd. 5 Mill. N.R.T. (vgl. Tab. 37).

Stellt man bezüglich dieser Route dieselbe Untersuchung für die Nachkriegszeit an, so kommt man allgemein zu dem Ergebnis, daß sich die Verkehrsfrequenz gegenüber vor dem Krieg mehr als verdoppelt hat, sodaß sich für das Jahr 1930 unter Berücksichtigung der bereits oben angegebenen Einschränkung eine Gesamtstärke von 28—30 Mill. N.R.T. ergibt. Wir möchten in der Nähe dieses Wertes bleiben, obwohl z. B. Schott die Glaubwürdigkeit der betreffenden amerikanischen Statistiken stark in Frage stellt und die Zahlen als viel zu hoch bezeichnet (22). Eine Rechtfertigung für unsere Annahme gibt bis zu einem gewissen Grad die Tatsache, daß allein z. B. der Schiffsverkehr mit Cuba 1930 über 12 Mill. N.R.T. aufwies, eine Zahl, die sehr wohl mit dem Verkehr in den Haupthäfen dieser Insel — der überdies zum größten Teil nach U.S.A. gerichtet ist — in Einklang gebracht werden kann (vgl. S. 115 ff). Auf jeden Fall kann eindeutig festgestellt werden, daß der Schiffsverkehr auf dieser Route seit dem Krieg eine ganz gewaltige Steigerung erfahren hat, wobei allerdings noch zu bemerken ist, daß diese Entwicklung im entferntesten keine stetige war, sondern speziell infolge des raschen Aufstiegs und Niedergangs der mexikanichen Petroleumausfuhr teilweise außerordentlich starken Schwankungen unterworfen war.

Bei der Betrachtung des Güterverkehrs auf eben dieser Route kann leider ein Vergleich mit der Vorkriegszeit infolge des fehlenden statistischen Zahlenmaterials nicht angestellt werden. Außerdem ist zu beachten, daß die Einteilung in Ursprungs- und Bestimmungsländer teilweise eine andere ist als beim Schiffsverkehr. Der Umstand nämlich, daß dabei die gesamte Nordküste Südamerikas nicht einzeln ausgewiesen, sondern zahlenmäßig zusammengefaßt ist, führt zu einer recht ansehnlichen Stärkung der Leistungen des Güterverkehrs auf dieser Verkehrsstraße. — Die hauptsächlichsten Güter, die vor dem Krieg in Richtung Ostküste U.S.A. transportiert wurden, waren Erdöl und Erze aus Mexiko, Zucker aus Cuba, Südfrüchte aus den verschiedenen Gebieten Westindiens und Kautschuk von der südamerikanischen Nordküste. Zahlenmäßige Unterlagen aus der Vorkriegszeit stehen wie gesagt nicht zur Verfügung, doch läßt sich aus den gewaltigen mexikanischen Erdölverschiffungen, die zu einem großen Teil nach den Vereinigten Staaten gingen, schließen, daß die Verkehrsbelastung dieser Route schon damals außerordentlich stark war. Aber auch Westindien im allgemeinen

und Cuba im besonderen dürfte mit einem wesentlichen Prozentsatz am Gesamtgüterverkehr beteiligt gewesen sein.

In der Art der verfrachteten Güter hat die Nachkriegszeit keine wesentlichen Änderungen gebracht, es sei denn, daß die Mineralöltransporte heute nicht mehr oder nur noch in ganz geringem Maße von Mexiko ausgehen, und Venezuela an seine Stelle getreten ist. Noch im Jahre 1923 stand Mexiko als Hauptlieferant mit 14 Mill. Tonnen weit im Vordergrund, an zweiter Stelle Westindien mit insgesamt ca. 5,5 Mill. Tonnen. Ein ganz anderes Bild dagegen zeigt bereits die Statistik des Jahres 1929. Bei einem Gesamtgüterverkehr Richtung U.S.A. von 24,5 Mill. Tonnen stellte Westindien mit 12,5 Mill. annähernd die Hälfte und konnte somit innerhalb von nur 6 Jahren seinen Anteil mehr als verdoppeln. In relativ noch stärkerem Maße nahm der Verkehr von der Nordküste Südamerikas zu, von wo aus im Jahr 1923 nur 367 000 Tonnen, 1929 aber infolge der venezuelanischen Öltransporte ca. 7 Mill. Tonnen nach U.S.A. wanderten. In umgekehrter Fahrtrichtung ist ein tonnagemäßig bedeutend geringerer Verkehr festzustellen, was einmal darauf zurückzuführen ist, daß die hochwertigen Industrieerzeugnisse, die von den Vereinigten Staaten nach dem amerikanischen Mittelmeer ausgeführt werden, mengenmäßig weit weniger ins Gewicht fallen. Der hauptsächlichste Grund dürfte jedoch der sein, daß die vielen Spezialschiffe, Tankdampfer usw. auf der Rückreise im allgemeinen in Ballast fahren. Der Gesamtgüterverkehr von den Vereinigten Staaten aus hat sich im Verlauf der Nachkriegsjahre nur verhältnismäßig wenig erhöht und schwankte durchschnittlich zwischen 5,5 und 6 Mill. Tonnen. In stark negativem Sinne war auch hier der Verkehr mit Mexiko beeinflußt, während derjenige U.S.A.—Nordküste Südamerika stark positive Tendenzen aufwies.

Tabelle 37:

Verkehrsstärke der Route Vereinigte Staaten-Mittelamerika und Westindien. Schiffsverkehr.

(Angaben in Mill. N.R.T.; vgl. Lit.-Verz. Nr. 161—170)

	1910/14		1930	
	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
Zentralamerika	1,879	2,121	2,518	3,090
Mexiko	1,789	1,847	1,893	2,094
Britisch-West-Indien und Honduras	1,037	1,181	2,659	2,882
Cuba	3,030	2,449	6,160	6,197
Columbien	0,200	0,196	1,313	1,045
Dominik	—	—	0,833	1,006
Haiti	—	—	0,229	0,215
zusammen	7,935	7,794	15,605	16,529

Eine gewisse Rolle im Schiffsverkehr spielt auf dieser Route außerdem auch der Personenverkehr und zwar speziell der Touristenverkehr nach Cuba. Dies kann jedoch nur kurz erwähnt werden, da das Fehlen zahlenmäßiger Belege ein weiteres Eingehen auf diese Frage nicht ermöglicht.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß der Seeverkehr auf der Straße Vereinigte Staaten-Amerikanisches Mittelmeer seit dem Krieg eine außerordentlich starke Belebung erfahren hat; insbesondere hat sich gezeigt, daß sich sehr starke Veränderungen hinsichtlich der Belastung bei verschiedenen sog. „Zubringerrouten“ ergeben haben [1]).

2) Der Schiffahrtsweg Vereinigte Staaten-Südamerika.

Unter dieser Schiffahrtsstraße ist hier der Weg von der Ostküste U.S.A. vorwiegend nach der Ostküste Südamerikas zu verstehen, also lediglich der Verkehr mit Brasilien, Uruguay und Argentinien. Vor dem Krieg ging allerdings die Fahrt nach der Westküste Südamerikas ebenfalls über diese Route; seit der Eröffnung des Panamakanals ist jedoch der Verkehr zum weitaus größten Teil nach dort abgewandert. Die Bedeutung dieses Schiffahrtsweges war vor dem Krieg verhältnismäßig gering, besonders wenn man in Betracht zieht, daß der Verkehr Europas mit der Ostküste Südamerikas damals schon außerordentlich lebhaft war. Der wechselseitige Schiffsverkehr der Vereinigten Staaten mit den beiden wichtigsten Ländern Südamerikas belief sich im Mittel der Jahre 1910—14 auf zusammen nur ca. 3 Mill. N.R.T. (vgl. Tafel II); die auf dieser Route verkehrenden Schiffe führten zum großen Teil die englische Flagge.

In der Nachkriegszeit vermochte U.S.A. trotz gewaltiger Anstrengungen weder den Schiffsverkehr mit diesen Staaten in erheblichem Maße zu beleben, noch konnte es verhindern, daß ihm die Führung in der Flagge, die es unmittelbar nach dem Krieg eine kurze Spanne Zeit innehatte, sehr bald wieder von England entrissen wurde. Die Verkehrsstärke auf der Fahrt nach Südamerika erhöhte sich zwar bis zum Jahr 1930 auf 1,8 Mill. N.R.T., während sie sich dagegen in umgekehrter Richtung nur auf derselben Höhe wie vor dem Kriege halten konnte; trotzdem kann diese absolute Erhöhung nur als bescheidene Zunahme der Gesamtverkehrsfrequenz bewertet werden, insbesondere wenn man dabei die Steigerung des nach Westindien oder der Nordküste Südamerikas gerichteten Schiffsverkehrs gegenüber der Vorkriegszeit zum Vergleich heranzieht.

Die Entwicklung des Güterverkehrs auf dieser Route zeigt ebenfalls, wenigstens was die Einfuhr von den Häfen der Ostküste Südamerikas aus anbetrifft, nach dem Krieg einen gewissen Stillstand. Dagegen konnten die Güter, die von U.S.A aus für diese Häfen bestimmt waren, mengenmäßig eine ganz beachtliche Steigerung aufweisen, so daß in den letzten Jahren annähernd 3 Mill. Tonnen, hauptsächlich Industrieerzeugnisse und Kohlen, nach Brasilien und Argentinien verladen werden konnten [2]). In umgekehrter Richtung war der Verkehr, wie gesagt, wesentlich geringer. In die Tonnage von 1,7 Mill. Tonnen, die beispielsweise im Jahr 1929 nach diesen beiden Staaten verfrachtet wurde, teilten sich Argentinien und Brasilien als Abnehmer je zur Hälfte. Dies allein besagt schon, daß der Verkehr mit Argentinien in Anbetracht seiner als Massengüter anzusprechenden Produkte relativ weit geringer war und auch heute noch ist als der mit Brasilien. Die Tatsache, daß von allen Produkten, die diese beiden Länder hervorbringen, lediglich der Kaffee in größerem Maße Absatz in U.S.A. finden kann, während die übrigen Erzeugnisse die Vereinigten Staaten zum großen Teil selbst in genügender Menge hervorbringen, ist wohl mit der wesentlichste Grund, warum

[1]) Vgl. hierzu Lit.-Verz. Nr. 160, S. 468 folgd. und Nr. 22, S. 341.
[2]) Vergleichende Unterlagen aus der Vorkriegszeit fehlen hier zum großen Teil.

Schiffs- und Güterverkehr der Vereinigten Staaten mit ihrem südlichen Nachbar sich auch heute noch in verhältnismäßig bescheidenen Grenzen bewegen.

Der Personenverkehr nach Südamerika war vor dem Krieg von Nordamerika aus sehr unbedeutend und die Verbindung eine denkbar schlechte. Man mußte z. B., um nach dem La Plata zu kommen, damals häufig noch „über Europa" fahren. Dieser Übelstand hat sich in der Nachkriegszeit allerdings sehr zum Vorteil geändert, denn die Straße nach den nordöstlich gelegenen Häfen Brasiliens, wo die Vereinigung mit der europäischen Teilstrecke sich vollzieht, wird heute von der Linienschiffahrt wesentlich stärker als früher befahren [1]).

3) Der Schiffahrtsweg Vereinigte Staaten-West- und Südafrika.

Diese Straße umfaßt im wesentlichen den Verkehr der Vereinigten Staaten mit den Häfen an der West- und Südküste Afrikas. Da die unserer Untersuchung zu Grunde liegende Statistik den Verkehr mit Süd- und Ostafrika nicht getrennt ausweist, so sind hier zweifellos auch Schiffe mitgezählt, die von der Ost- bzw. Westküste Nordamerika via Stiller Ozean nach der Küste Ostafrikas laufen. Dieser kleine Fehler wird jedoch sicher dadurch ausgeglichen, daß andererseits auch Dampfer oder Segler, die von der Ostküste der Vereinigten Staaten nach Australien oder in umgekehrter Richtung fahren, den Weg ums „Kap der guten Hoffnung" nehmen. Diese Fragen spielen jedoch auch keine große Rolle, da die betreffende Route im ganzen schon vor dem Krieg nur sehr spärlich befahren wurde [2]).

Die Bedeutung, die diesem Schiffahrtsweg in der Nachkriegszeit zukam, blieb ebenfalls, absolut genommen, zwar immer sehr gering, doch ist die relative Steigerung der Verkehrsfrequenz hier sicherlich sehr bemerkenswert. Dies ist unter anderem daraus zu schließen, daß die amerikanische Flagge in verschiedenen westafrikanischen Häfen nach dem Krieg auffallend stark in Erscheinung trat (vgl. Tafel II). Einen deutlichen Hinweis gibt hier auch der Güterverkehr, der sich in beiden Richtungen innerhalb der Jahre 1923 bis 29 ungefähr verdoppeln konnte: der Import von Afrika stellte sich im Jahr 1929 auf 570 000 Tonnen, während der Export nach dorthin sich bereits auf über 800 000 Tonnen bezifferte. Der Personenverkehr endlich hat weder vor noch nach dem Krieg irgendwelchen Einfluß auf dieser Schiffahrtstraße gehabt. Insgesamt wird man sagen dürfen, daß die Route U.S.A-West- und Südafrika auch heute noch nur eine solche zweiter Ordnung ist.

4) Der Schiffahrtsweg Südamerika-Südafrika.

Ehe wir zur Untersuchung des für den Südatlantikverkehr im eigentlichen Sinne weitaus wichtigsten Schiffahrtsweges, Europa-Ostküste Südamerika übergehen, soll noch erwähnt werden, daß die Ostküste Südamerikas auch mit der Westküste von Südafrika, d. h. speziell mit Kapstadt, heute ebenfalls in einem einigermaßen regelmäßigen direkten Schiffsverkehr steht. Da jedoch von keiner

---

[1]) Vgl. hierzu Lit.Verz. Nr. 22, S. 341 und Nr. 160.

[2]) Die amerikanische offizielle Statistik weist den Schiffsverkehr auf dieser Route nicht gesondert aus, sondern lediglich den Güterverkehr. Vgl. hiezu Lit. Verz. Nr. 160.

Seite irgendwelche statistischen Unterlagen über Verkehrsstärke etc. zur Verfügung stehen, ist man lediglich auf Schätzungen und Vermutungen angewiesen. Zwei Feststellungen dürften jedoch wohl zutreffen: einmal ist der Verkehr auf dieser sog. transsüdatlantischen Linie, die ihre Ausgangs- bzw. Endpunkte auf der Westseite in Rio de Janeiro und Buenos Aires hat, sicher früher außerordentlich gering gewesen; andererseits darf aber auch als bestimmt angenommen werden, daß der wirtschaftliche Aufschwung Brasiliens und Argentiniens auf der einen, der Südafrikanischen Union auf der andern Seite sehr viel dazu beigetragen hat, den Verkehr auch auf dieser Route insbesondere in den Nachkriegsjahren in erheblichem Maße zu beleben.

5) Der Schiffahrtsweg Europa-Südamerika via Kanarische Inseln.

Diese Schiffahrtsstraße ist für das Verkehrsbild des Südatlantik in weitestem Maße bestimmend und interessiert hier in erster Linie während ihres Verlaufs im Bereich des Südatlantik, zudem sich in ihm die verschiedenen Einzelrouten aus Nordwest-Europa und dem Mittelmeer sammeln und überlagern. Von den Kanarischen Inseln bis zur Ostküste Brasiliens haben dann die Schiffe gemeinsame Fahrt, um sich aber bereits in Höhe des Äquators wieder zu trennen, sei es, um die Ostküste Brasiliens, sei es, um die La Plata-Häfen anzulaufen oder evtl. sogar direkten Kurs ums Kap Hoorn zu nehmen. Im wesentlichen ist also hier der Verkehr der beiden Staaten Brasilien und Argentinien und möglicherweise noch Uruguay mit den wichtigsten Staaten Europas, die bedeutende Hafenplätze besitzen, wie England, Deutschland, Frankreich, Holland, Belgien und Italien, einer Untersuchung zu unterziehen. Vor dem Krieg wickelte sich allerdings auf dieser Route außerdem noch der Verkehr Europas mit der Westküste Südamerikas ab. In den Zahlenwerten der Vorkriegszeit, d. h. der Zeit, als der Panamakanal noch nicht dem Verkehr übergeben war, sind also jeweils auch die entsprechenden Zahlen für den Schiffsverkehr von und nach der Westküste Südamerikas enthalten, soweit sie in den amtlichen Ausweisen der europäischen Länder, die uns einzig und allein als Quelle dienen, registriert waren (vgl. Tab. 38). Da nun aber — auf jeden Fall für den Schiffsverkehr — nicht festzustellen ist, in welchem Umfange später der Verkehr Europa - Westküste Südamerika und umgekehrt über den Panamakanal oder über die Magellanstraße bzw. Kap Hoorn ging, so wurde diese Frage, die übrigens für die folgende Untersuchung nur von sekundärer Bedeutung ist, praktisch durchaus gelöst, daß etwa 50 % des Schiffs- und Güterverkehrs von oder nach der Westküste Südamerikas als über die Südatlantik-Route laufend angenommen wurden. Möglicherweise darin enthaltene Fehler dürften sich bei der geringen Bedeutung, den der Verkehr der Westküste Südamerikas, also speziell Chiles, mit Europa heute noch hat, praktisch kaum bemerkbar machen. — Es unterliegt keinem Zweifel, daß gerade in den Jahren unmittelbar vor dem Krieg der Schiffsverkehr auf der Route Europa-Südamerika sich im Stadium eines sehr bemerkenswerten Aufschwungs befand. Rechnet man z. B. den Schiffseingang in den Häfen der oben genannten Staaten zusammen, so kommt man zu einem Gesamtschiffseingang von 10,8 Mill. N.R.T. für das Jahr 1913. In umgekehrter Richtung, auf der Fahrt Europa-Südamerika bewegten sich im selben Jahr 12,0 Mill. N.R.T. (vgl. Tafel II). Wenn auch zugegeben werden muß, daß diese Zahlen infolge der nicht einheitlichen statistischen

Erfassung in den einzelnen Staaten keinen Anspruch auf absolute Genauigkeit besitzen, so dürfte doch die Annahme berechtigt sein, daß im Jahr 1913 immerhin ca. 23 Mill. N.R.T. den Südatlantik in der Richtung Europa-Südamerika und umgekehrt kreuzten.

Die Entwicklung des Schiffsverkehrs auf dieser Route in der Nachkriegszeit zeigt ungefähr folgendes Bild. Verfolgt man grundsätzlich dieselben Richtlinien wie bei der Zusammenstellung der Routenstärke für das Jahr 1913, so ergibt sich für das Jahr 1929 eine Verkehrsstärke von 28,5 Mill. N.R.T., d. h. die Steigerung gegenüber 1913 beträgt etwa 25 %. Im allgemeinen werden nun zwar auch hier in der Literatur erheblich niedrigere Zahlen für die Verkehrsfrequenz dieser Route genannt, jedoch kann auf eine Diskussion dieser Frage nicht näher eingegangen werden, da es sich unsrer Kenntnis entzieht, auf welcher Berechnungsgrundlage die betreffenden Angaben basieren (22, S. 341 ff.). Immerhin kann das Ergebnis unsrer Untersuchung sehr wohl z. B. mit dem Schiffsverkehr in den dortigen Häfen in Einklang gebracht werden: der Überseeverkehr von Buenos Aires z. B. betrug im Jahr 1913 ca. 18 Mill. N.R.T. im Ein- und Ausgang, 1928 ca. 35 Mill. (vgl. S. 80). Aber selbst wenn man auch an der annähernden Richtigkeit der absoluten Größe jener Zahlen Zweifel hegen sollte, so wird man doch nicht umhin können, die Feststellung anzuerkennen, daß die Verkehrsfrequenz auf dieser wichtigsten Schiffahrtsstraße des Südatlantik gegenüber der Vorkriegszeit eine Steigerung von rd. ¼ der ehemaligen Verkehrsstärke erfahren hat[1]). Von Wichtigkeit ist dabei noch, daß die eingetretene Erhöhung des Verkehrs in der West-Ostrichtung wesentlich stärker hervortritt, als in umgekehrter. Die Entwicklung des Schiffsverkehrs auf dieser Route in der Nachkriegszeit wurde in erster Linie von zwei Komponenten beeinflußt, die in entgegengesetzter Richtung wirkten, weshalb auch die Tendenz der Entwicklung von vornherein nicht unbedingt eindeutig war. Einmal hat der Verkehr von Europa nach dem Stillen Ozean via Kap Hoorn seit der Eröffnung des Panamakanals ohne Zweifel außerordentlich stark nachgelassen und damit die Verkehrsstärke des Schiffahrtsweges Europa - Ostküste Südamerika in negativem Sinn beeinflußt; andererseits geht aus der bereits vorgenommenen Untersuchung der Häfen an der Ostküste Südamerikas hervor, daß hier im allgemeinen eine teilweise sogar erhebliche Steigerung des Schiffsverkehrs in der Nachkriegszeit zu verzeichnen ist. Die eben vorliegende, in anderer Richtung angestellte Untersuchung zeigt nun klar und deutlich, daß die Verkehrsstärke auf der Schiffahrtsstraße Europa-Ostküste Südamerika gegenüber der Vorkriegszeit sehr erheblich gestiegen ist. — Bemerkenswert ist noch, in welcher Stärke die einzelnen Staaten Europas auf Grund des Schiffsverkehrs ihrer Häfen an dem Verkehr von und nach Südamerika beteiligt sind, bzw. welche Veränderungen sich hier seit dem Krieg ergeben haben. Vor dem Krieg ging der Verkehrsstrom zu beinahe 50 % von den englischen Häfen aus, bzw. hatte sein Endziel dort; an zweiter Stelle folgten dann Deutschland und Frankreich mit fast gleichen Anteilen, während bezüglich des Flaggenanteils Deutschland damals unbestritten an zweiter Stelle stand. Nach dem Krieg erlitt nun England, das fast überall durch diesen in seiner dominierenden Stellung geschwächt wurde, als einziger der namhaften europäischen Staaten auch auf dieser

---

[1]) Wenn Benöhr zu dem Ergebnis kommt, daß der Schiffsverkehr auf dieser Route seine Vorkriegsstärke nicht wieder hat erreichen können, so ist dabei zu beachten, daß seine Untersuchung sich auf die Zeit unmittelbar nach dem Krieg erstreckt.

Route einen erheblichen Verlust. Deutschlands Schiffsverkehr mit Südamerika erreichte 1929 wieder dieselbe Höhe wie 1913, während Frankreich, Holland, Belgien und Italien teilweise sehr beträchtliche Zunahmen zu verzeichnen haben; dies gilt ganz besonders von Holland und Frankreich, die es sehr wohl verstanden haben, den im Krieg und in den ersten Nachkriegsjahren in verstärktem Maße anfallenden Schiffsverkehr auch weiterhin zu halten. — In der Flaggenfrage, die übrigens auch bei der Untersuchung der verschiedenen Häfen Südamerikas erörtert wurde, dürfte im wesentlichen folgendes festzustellen sein: die führende Stellung der englischen Flagge auf der Europa-Südamerika-Route besteht auch heute noch wie vor dem Krieg, allerdings ist ein merklicher relativer Rückgang zu verzeichnen. Deutschland konnte sich erfreulicherweise seinen zweiten Platz, den ihm eine zeitlang verschiedene andere Staaten streitig gemacht hatten, wieder zurückerobern.

Außerordentlich interessant und auf den ersten Blick scheinbar merkwürdig zu nennen ist die Entwicklung des Güterverkehrs auf dieser Route. Da Holland und Italien keinen Güterverkehr nach Richtungen ausweisen, ist es nicht möglich, ähnlich dem Schiffsverkehr einen Gesamtvergleich anzustellen (vgl. Tab. 38). Festzustellen ist immerhin, daß nach den Angaben der amtlichen Statistiken sowohl England und Deutschland, wie auch Frankreich und Belgien einen höchstens gleichbleibenden, im allgemeinen jedoch rückgängigen Güterverkehr mit den Staaten Südamerikas seit dem Weltkrieg zu verzeichnen haben. Merkwürdig scheint dies, weil die eben abgeschlossene Untersuchung des Schiffsverkehrs klar und deutlich eine Zunahme der Verkehrstärke auf dieser Route gezeigt hat. Dieser Gegensatz rührt wohl einmal daher, daß die Nachweise über den Güterverkehr in den holländischen Häfen, der sicherlich dem Schiffsverkehr entsprechend in der Nachkriegszeit außerordentlich stark zugenommen hat, ebenso wie der Italiens fehlen. Außerdem fällt das Fehlen des chilenischen Salpeters als Massengut tonnagemäßig im Güterverkehr sehr viel stärker ins Gewicht als im Schiffsverkehr. Neben der Tatsache, daß das Ladeverhältnis in den Nachkriegsjahren fast durchweg schlechter war als in der Vorkriegszeit, dürften dies zwei wesentliche Gründe für den Rückgang des Güterverkehrs auf dieser Route sein. Tonnagemäßig weitaus am stärksten war auch hier England an der Schrumpfung des Güterverkehrs beteiligt. Besonders im ausgehenden Verkehr zeigt sich dies sehr deutlich; es mag dies in der Hauptsache auf den schon mehrmals erwähnten Umstand zurückzuführen sein, daß die englischen Kohlenverschiffungen gegenüber der Vorkriegszeit in erheblichem Maße zurückgegangen sind. — In der Art der hauptsächlichsten Güter, die von Südamerika nach Europa und umgekehrt verschifft werden, hat sich gegenüber früher kaum eine Änderung vollzogen; die südamerikanischen Staaten beziehen in erster Linie Kohlen und Industrieerzeugnisse von Europa, während dieses vor allem Getreide, Fleisch und Kaffee von dort importiert. Ausgefallen ist nach dem Krieg lediglich der Transport des chilenischen Salpeters nach Europa.

Über den Personenverkehr, der auf dieser Route schon vor dem Krieg zweifellos sehr erheblich war, ist eine genaue Untersuchung leider nicht möglich, da ein einwandfreies Zahlenmaterial als Unterlage fehlt. Auf jeden Fall ist er in den Jahren unmittelbar nach dem Krieg, als die Auswanderung verhältnismäßig groß war, teilweise wesentlich höher als vor dem Krieg gewesen, während er in den letzten Jahren wieder ziemlich stark zurückgegangen ist. Außerdem muß noch

erwähnt werden, daß eine Teilstrecke der Route Europa-Südamerika, nämlich Europa-Madeira und Kanarische Inseln, von jeher für den Passagierverkehr sowohl als Durchgangs- wie auch als ausgesprochener Reiseverkehr sehr von Bedeutung war [1]).

Tabelle 38:

Verkehrsstärke auf der Route Europa-Südamerika.

(Vgl. Lit.-Verz. Nr. 161—170)

	Schiffsverkehr (Angaben in Mill. N. R. T.)				Güterverkehr (Angaben in Mill. Tonnen)			
	1913		1929		1913		1929	
	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
England	3,9	6,6	3,7	5,3	5,3	9,1	4,0	6,6
Deutschland	2,1	2,0	2,2	1,9	2,6	1,3	2,0	0,8
Frankreich [2])	2,3	2,0	3,1	3,0	1,7	0,4	1,9	0,2
Holland [3])	0,8	0,4	2,1	1,0	—	—	—	—
Belgien [4])	1,1	0,5	1,9	1,8	1,4	0,8	1,0	0,8
Italien [5])	0,6	0,5	1,5	1,0	—	—	—	—
zusammen	10,8	12,0	14,5	14,0	11,0	11,6	8,9	8,4

Betrachtet man zusammenfassend die Leistungen des Seeverkehrs dieser Schiffahrtsstraße, so ist als bemerkenswerteste Erscheinung hervorzuheben, daß der Schiffsverkehr im allgemeinen gegenüber der Vorkriegszeit zwar eine erhebliche Stärkung erfahren hat, dagegen im Güterverkehr wahrscheinlich eher ein leichter Rückgang zu konstatieren sein dürfte [6]).

6) Der Schiffahrtsweg Europa-West- und Südküste Afrika.

Der Schiffahrtsweg Europa-West- und Südküste Afrika ist eigentlich nur ein Zweig der großen südatlantischen Straße, die ungefähr von den Kanarischen Inseln ab mit der eben besprochenen Route Europa-Südamerika zusammenfällt. Sie sammelt den Verkehr von der nördlichsten Spitze Französisch Marokkos bis Kapstadt. Außerdem wurde im folgenden in Anbetracht der Tatsache, daß ein erheblicher Teil des Schiffsverkehrs von und nach der Ostküste Afrikas wegen der hohen Suezkanalgebühren seinen Weg über den Südatlantik nimmt, der gesamte Schiffs- und Güterverkehr der Südafrikanischen Union mit Europa, soweit er von den einzelnen europäischen Ländern ausgewiesen wird, in die Untersuchung mit hereingenommen. Als Ausgleich dafür wurde der Seeverkehr der übrigen Ostafrikanischen Kolonien nicht berücksichtigt. Inwieweit der Verkehr Australiens mit Europa die Südatlantikroute beeinflußt, soll erst im Lauf der Untersuchung erörtert werden.

---

[1]) Santa Cruz auf Teneriffa hatte z. B. 1914 einen Passagierverkehr von 153.000 Personen, 1929 dagegen nur noch 90.000 (vgl. S. 73).

[3]) In der Statistik wird nur der Ges.-Verkehr mit 4,3 bzw. 6,1 Mill. N.R.T. ausgewiesen.

[3]) Geschätzt nach Angaben ds. Jhrs. 1923 (1 m³ Netto = 0,35 N.R.T.).

[4]) Geschätzt nach Angaben ds. Jhrs. 1920 (Angaben früherer Jahre fehlen).

[5]) Die Werte gelten für das Jahr 1914 bzw. 1928.

[6]) Vgl. hiezu Lit.-Verz. Nr. 1, 2, 22, 27 und 28, außerdem Nr. 161—170.

In gleichem Maße wie von der Schiffahrtsstraße Europa-Südamerika ist von dieser Route zu sagen, daß ihre Verkehrsbedeutung ganz allgemein im Rahmen der Weltschiffahrt, speziell aber in bezug auf den Südatlantik in den Jahren unmittelbar vor Kriegsausbruch auffallend stark in Erscheinung trat. Nach den Ausweisen der Seeverkehrsstatistiken Englands, Deutschlands, Frankreichs, der Niederlande, Belgiens und Italiens liefen im Jahr 1913 von den Häfen an der Westküste Afrikas einschließlich der Südafrikanischen Union ca. 3,1 Mill. N.R.T. in Europa ein, während von den Häfen der oben genannten europäischen Staaten Schiffe mit einem Raumgehalt von annähernd 3,6 Mill. N.R.T. nach dorthin abgefertigt wurden (vgl. Tab. 39 und Tafel II). Wir kommen also für den Schiffahrtsweg Europa-Westküste Afrika zu einer Verkehrsstärke von nicht ganz 7 Mill. N.R.T. Es ist nun ohne weiteres klar, daß auch vor dem Krieg ein erheblicher Teil des Schiffsverkehrs Europas mit Australien wenigstens auf einer der beiden Fahrten den Weg übers „Kap der guten Hoffnung" nahm, eine Tatsache, die auf Grund der Bedeutung des Seeverkehrs mit Australien auf keinen Fall außer Acht gelassen werden darf. Wir greifen hier auf die Untersuchung von Spangenberg zurück, der daselbst den Schiffsverkehr Australiens mit Europa und Amerika ums Kap mit etwa 3,5 Mill. N.R.T. errechnet hat (2, S. 116). Unter Berücksichtigung unserer bereits weiter oben gemachten Mehrberechnung dürfte also ein Zuschlag von rd. 3 Mill. N.R.T. angebracht sein. Die Verkehrsstraße Europa-West- und Südküste Afrika, oder vielleicht noch exakter ausgedrückt: Europa-Südatlantik, via Kanarische Inseln-Kap der guten Hoffnung wies also nach unseren Berechnungen für das Jahr 1913 eine Gesamtverkehrsstärke von rd. 10 Mill. N.R.T. auf.

Der intensive wirtschaftliche Aufschwung der meisten westafrikanischen Kolonien nach dem Krieg, der sich übrigens bereits in der fortschrittlichen Entwicklung der Häfen kundgetan hat, wirkte sich naturgemäß auch im Rahmen des Schiffsverkehrs sehr vorteilhaft aus. Man kommt deshalb auch bei der entsprechenden Untersuchung für das Jahr 1929 auf eine Verkehrsstärke dieser Route von annähernd 14—15 Mill. N.R.T., wobei der Schiffsverkehr mit Australien noch nicht einbezogen ist. Gerade im Verkehr mit den Kolonien West- und Südafrikas ist also eine Steigerung von über 100 % festzustellen, eine Erhöhung, die zweifellos wesentlich über das infolge der allgemeinen Vergrößerung der Welthandelsflotte bedingte Maß hinausgeht. Die Steigerung gegenüber der Vorkriegszeit wird allerdings prozentual geringer, wenn man wie oben die Australienfahrt ums Kap mit in die Untersuchung hereinzieht. Spangenberg kommt nämlich zu dem Ergebnis, daß der Verkehr Europa-Australien via Kap der guten Hoffnung im ersten Jahrzehnt der Nachkriegszeit zurückgegangen ist. Auf Grund seiner Angaben wollen wir für das Jahr 1929 nur eine Tonnage von rd. 2,5 Mill. N.R.T. annehmen, so daß sich für eben dieses Jahr eine Gesamtverkehrsstärke von 17 Mill. N.R.T. ergeben würde, was immerhin noch einer Steigerung der Frequenz von 70 % gegenüber der Vorkriegszeit gleichkäme. Außer Deutschland, das durch den Krieg vollständig ausgeschaltet war, aber im Verlauf der Nachkriegsjahre wenigstens seine zahlenmäßige Vorkriegsstärke wieder erreichen konnte, vermochten sämtliche interessierten europäischen Staaten ihren Verkehr mit den Häfen an der Westküste Afrikas ganz beträchtlich zu steigern. Auffallend stark ist auch hier wiederum die Steigerung des Verkehrs mit den holländischen Häfen zu nennen (vgl. Tab. 39). Wie sich das Stärkeverhältnis der Flaggen seit dem

Krieg geändert hat, ist im Gesamtbereich dieser Schiffahrtsstraße nicht leicht zu entscheiden, da bei den einzelnen Kolonien im allgemeinen jeweils das Mutterland die Führung innehat. Die führende Stellung Englands ist auf jeden Fall auch heute noch vorhanden; ebensowenig ist die Stärkung der französischen Position in Zweifel zu ziehen, während Deutschland augenblicklich insgesamt nur die dritte Stelle unter den Flaggen behaupten dürfte.

Die Produkte, die von der West- und Südküste Afrikas nach Europa verladen wurden, und die für den Güterverkehr mengenmäßig den Ausschlag gaben, waren vor dem Krieg in erster Linie Palmkerne, Erdnüsse und Kakao aus dem tropischen Afrika und evtl. noch Kupfer aus dem Katanga-Gebiet. Im Grunde genommen waren die Gütermengen, die auf diesem Weg nach Europa gingen, mit ihren ca. 1,8 Mill. Tonnen verhältnismäßig klein. Wesentlich stärker war der Verkehr in umgekehrter Richtung, wo über 4 Mill. Tonnen Kohlen, Maschinen, Industrieerzeugnisse aller Art usw. befördert wurden. Man erhält also, ohne den Durchgangsverkehr von oder nach dem Indischen Ozean mit einzurechnen, für die Vorkriegszeit eine Leistung des Güterverkehrs von rd. 6 Mill. Tonnen (vgl. Tab. 39). Um zu einem abgerundeten Bild zu kommen, müßte auch hier, wie beim Schiffsverkehr, der Verkehr mit Australien mit einbezogen werden, soweit er damals via „Kap der guten Hoffnung“ ging. Trotz Fehlens genauer Zahlenunterlagen ist nämlich mit einiger Bestimmtheit anzunehmen, daß die Transporte ums Kap nicht unerheblich waren, besonders auf der Fahrt nach Australien, schon allein deshalb, weil die englischen Kohlentramper wohl größtenteils diesen Weg gewählt haben; die Fahrt von Australien nach Europa dagegen ging schon vor dem Krieg meist über Suez.

Was die Entwicklung des Güterverkehrs auf dieser Verkehrsstraße in der Nachkriegszeit anbetrifft, so ist grundsätzlich eine ähnliche Erscheinung wie auf der Route Europa - Südamerika festzustellen. Auch hier ist wohl eine kleine Erhöhung der beförderten Gütermengen zu konstatieren, die aber in keinem Verhältnis zu der ganz erheblichen Steigerung des Schiffsverkehrs steht. Das Ansteigen der bewegten Tonnage auf 7 Mill. Tonnen, wie sie das Jahr 1929 auswies, ist voll und ganz auf das Konto des gestiegenen Exports der afrikanischen Kolonien zu buchen, der sich, — ganz entsprechend dem Schiffsverkehr —, mehr als verdoppeln konnte. Der Rückgang auf der andern Seite dürfte auch hier wieder großenteils in der Verringerung der englischen Kohlentransporte zu suchen sein, da die Union heute die Möglichkeit hat, ihren Bedarf im eigenen Lande zu decken. Die Einbeziehung Australiens würde für die Entwicklung des Güterverkehrs in der Nachkriegszeit ein noch ungünstigeres Bild ergeben, da die Einfuhr aus Europa ganz allgemein und besonders die Einfuhr englischer Kohle nach Australien stark zurückgegangen ist, also die Verkehrsstärke der Kaproute in negativem Sinn beeinflußt hat. Man wird bei der Berücksichtigung aller dieser Momente wohl sagen dürfen, daß der Güterverkehr auf der Straße Europa - Westküste Afrika gegenüber der Vorkriegszeit keine wesentliche Änderung erfahren hat; denn auch die Güter sind im großen ganzen dieselben geblieben. Es kann lediglich noch erwähnt werden, daß die stark erhöhte Kupferproduktion des Katanga-Gebietes und die gewaltigen Phosphatexporte Französisch-Marokkos dem Güterverkehr ein verändertes Gepräge gegeben haben.

Der Personenverkehr ist auf dieser Route, zum mindesten im Bereich des Südatlantik, d. h. südlich der Kanarischen Inseln belanglos; nur die südafrikanische

Union, insbesondere Kapstadt, hatte stets einen größeren Passagierverkehr mit Europa zu erledigen.

Tabelle 39:

Verkehrsstärke der Route Europa-West- und Südafrika.

(Vgl. Lit.-Verz. Nr. 161—170)

	Schiffsverkehr (Angaben in Mill. N. R. T.)				Güterverkehr (Angaben in Mill. Tonnen)			
	1913		1929		1913		1929	
	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
England	0,9	1,3	1,7	2,2	0,4	2,5	1,5	1,6
Deutschland	0,8	0,9	1,0	0,7	0,7	0,4	0,9	0,3
Frankreich [1])	0,9	0,8	2,0	1,9	0,6	0,6	1,3	0,9
Holland [2])	0,3	0,4	1,4	1,6	—	—	—	—
Belgien [3])	0,2	0,2	0,5	0,8	0,1	0,6	0,2	0,4
Italien [4])	—	—	0,3	0,2	—	—	—	—
zusammen	3,1	3,6	6,9	7,4	1,8	4,1	3,9	3,2

Die Gesamttendenz in der Entwicklung des Seeverkehrs auf der Straße Europa-West- und Südküste Afrika war seit dem Krieg auf jeden Fall eine positive, wobei auch hier der Schiffsverkehr in ungleich stärkerem Maße als der Güterverkehr an der Steigerung beteiligt war [5]).

7) Der Schiffahrtsweg Europa-Mittelamerika und Westindien.

Dieser Schiffahrtsweg, der als letzter der im Bereich des Südatlantik liegenden großen Verkehrsstraßen zur Untersuchung steht, umfaßt im wesentlichen den direkten Verkehr Europas mit Westindien und der Mittelamerikanischen Staatengruppe, einschließlich Mexiko. Der Verkehr von und nach Europa durch den Panamakanal ist also darin nicht enthalten, obwohl er rein geographisch mit dieser Route zusammenfällt. Wenn bei Benutzung selbst amtlicher Statistiken wegen deren Uneinheitlichkeit gerade hier große Vorsicht geboten ist, so besteht doch die Möglichkeit, über die Entwicklung des Schiffs- und Güterverkehrs auf dieser Schiffahrtsstraße seit dem Krieg bemerkenswerte und interessante Feststellungen zu machen.

Der Schiffsverkehr kam vor dem Krieg über bescheidene Grenzen kaum hinaus. Unter Zugrundelegung des vorhandenen statistischen Materials dürfte die Gesamtverkehrsstärke auf der Route Europa-Mittelamerika und Westindien damals höchstens ca. 4—5 Mill. N.R.T. betragen haben, wobei der Hauptanteil zweifellos England zukam; aber auch die Häfen Deutschlands und Frankreichs waren mit einem bemerkenswerten Prozentsatz an dem Verkehr beteiligt.

Krieg und Nachkriegszeit haben hier eine grundlegende Wandlung geschaffen, und es ist gleich vorweg festzustellen, daß die Entwicklung des europäischen Verkehrweges demjenigen von bzw. nach U.S.A.-Mittelamerikanisches Meer an

---

[1]) In der Statistik wird nur der Ges.-Verkehr mit 1,7 bzw. 3,9 Mill. N.R.T. ausgewiesen.

[2]) Anstatt der fehlenden Werte von 1913 sind die von 1923 eingesetzt. Umgerechnet in N.R.T. (1 m³ = 0,35 N.R.T.).

[3]) Die Werte beziehen sich auf das Jahr 1928 (nicht 1929) bzw. 1920 (nicht 1913).

[4]) Die Werte beziehen sich auf das Jahr 1928.

[5]) Vgl. hiezu Lit.-Verz. Nr. 2, 22, 27 und 28, außerdem Nr. 161—170.

Intensität in keiner Weise nachsteht (vgl. hiezu S. 132 ff.). Die Steigerung des Schiffsverkehrs auf über 10 Mill. N.R.T. zeigt dies ja außerordentlich deutlich. Mag an dieser Erhöhung auch zu einem Teil die genauere Führung der Statistik schuld sein, so ist doch nicht von der Hand zu weisen, daß in der Nachkriegszeit auf dieser Route eine außerordentlich starke Belebung des Schiffsverkehrs eingesetzt hat. Nutzen gezogen haben hiervon in erster Linie die englischen und holländischen Häfen, während z. B. Deutschland und Frankreich nur ihre alte Verkehrsstärke aufrecht erhalten konnten; außerdem hat Belgien im Verkehr mit dem amerikanischen Mittelmeer seine Position relativ wesentlich stärken können. Daß vor allem die Trampschiffahrt auf dieser Route noch eine starke Stütze besitzt, besagt der Unterschied der Tonnage in ein- und ausgehender Fahrt (vgl. Tab. 40).

Der Güterverkehr, der vor dem Krieg ebenfalls nicht sehr erheblich war, zeigt ähnliche Tendenzen, obwohl es schwierig ist, sich an Hand der spärlichen Unterlagen, die gerade hier zur Verfügung stehen, ein Gesamtbild der Leistungen desselben zu machen. Fest steht jedoch, daß sich der Güterverkehr tonnagemäßig gegenüber der Vorkriegszeit, um ein Mehrfaches erhöht hat. Dabei ist besonders auffallend das starke Übergewicht des von Westen nach Osten gerichteten Verkehrs, während in umgekehrter Richtung sogar ein kleiner Rückgang zu verzeichnen ist. Dies mag sich daraus erklären, daß Europa nach dem Krieg in verstärktem Maße als Abnehmer der Erzeugnisse Westindiens, Mittelamerikas und des nördlichen Südamerika — in erster Linie Petroleum und Südfrüchte — in Frage kam. Die Industrieerzeugnisse dagegen, die diese Länder importieren, kommen heute dank der wirtschaftlichen Vormachtstellung, die sich die Vereinigten Staaten während des Krieges und nachher hier geschaffen haben, fast ausschließlich von U.S.A.

Tabelle 40:

Verkehrsstärke der Route Europa-Mittelamerika und Westindien.

(Vgl. Lit.-Verz. Nr. 161—170)

	Schiffsverkehr (Angaben in Mill. N. R. T.)				Güterverkehr (Angaben in Mill. Tonnen)			
	1913		1929		1913		1929	
	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
England	0,5	0,8	2,7	2,3	0,7	0,3	2,6	0,2
Deutschland	0,4	0,4	0,7	0,1	0,2	0,3	0,7	0,2
Frankreich [1])	0,5	0,5	0,5	0,5	gering		gering	
Holland [2])	0,2	0,1	1,8	1,0	—		—	
Belgien [3])	—	0,1	0,2	0,4	gering		0,1	—
Italien	—	—	0,1	—	gering		gering	
zusammen	1,6	1,8	5,9	4,3	0,9	0,6	3,9	0,4

Als Ergebnis hinsichtlich der Leistungen des Seeverkehrs auf der Straße Europa-Mittelamerika und Westindien ist also die außerordentlich starke Verkehrssteigerung seit dem Weltkrieg zu buchen; außerdem die Tatsache, daß diese Steigerung ganz speziell in dem west-östlich gerichteten Verkehr zum Ausdruck kommt [4]).

[1]) In der Statistik ist wiederum nur der Gesamtverkehr ausgewiesen.
[2]) Anstatt der fehlenden Werte von 1913 sind die von 1923 eingesetzt.
[3]) Die Werte gelten wie oben für das Jahr 1920 bzw. 1928.
[4]) Vgl. hiezu Lit.-Verz. Nr. 1, 22, 27 und 28, außerdem Nr. 161—170.

Zusammenfassende Schlußbetrachtung über die Leistungen des Seeverkehrs auf dem Südatlantik.

Auf Grund der vorhergegangenen Einzeluntersuchungen ist es möglich, sich nunmehr auch ein Bild über die Gesamtveränderung der Schiffsbewegungen im Bereich des Südatlantischen Ozeans seit dem Weltkrieg zu machen. Welch durchgreifende Veränderungen sich hier, selbst in ganz großen Umrissen gesehen, ergeben haben, zeigt in hervorragendster Weise die gewaltige Steigerung der Schiffsbewegungen von rd. 50 Mill. auf weit über 100 Mill. N.R.T. Es ist also, roh ausgedrückt, gegenüber der Vorkriegszeit eine Verdopplung der Frequenz festzustellen. Wenn auch, wie im Verlauf dieser Untersuchungen schon des öfteren bemerkt wurde, diese Zahlenwerte mit Vorsicht zu behandeln sind, so kann man doch nicht umhin, Erhöhungen des Schiffsverkehrs gegenüber der Vorkriegszeit zu konstatieren, wie sie von vornherein nicht ohne weiteres hätten angenommen werden können. Besonders hervorzuheben ist noch die verschieden starke Intensität, mit der die einzelnen Schiffahrtsstraßen von der Verkehrssteigerung betroffen wurden. Die vor dem Krieg am stärksten befahrene Straße Europa-Südamerika mußte trotz zahlenmäßiger Erhöhung ihre beherrschende Stellung an die Route Vereinigte Staaten - Mittelamerikanisches Meer und Panamakanal abtreten, welche die absolut und relativ stärkste Zunahme von zusammen über 200 % seit dem Krieg zu verzeichnen hat. Aber auch der Schiffahrtsweg Europa-Westindien konnte dank der Panamakanalroute eine außergewöhnliche Erhöhung der Verkehrsstärke erreichen. Ebenfalls sehr stark wurde noch die Straße Europa -West- und Südafrika von dem Aufschwung im internationalen Weltseeverkehr erfaßt, während der Verkehr der Staaten an der Ostküste Südamerikas mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika auch in den Nachkriegsjahren über eine bescheidene Zunahme nicht hinauskam. Das Ergebnis der vorliegenden Untersuchung weist auf jeden Fall mit aller Deutlichkeit auf die Tatsache hin, daß die Westindischen Gewässer mit ihren Randgebieten nach dem Krieg im Brennpunkt des Interesses der europäischen und amerikanischen Schiffahrt standen. Die verschiedenen Gründe und Ursachen, die zu dieser Orientierung geführt haben, wurden bereits früher erörtert.

Im Güterverkehr, der etwas schwerer zusammenzufassen und auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen ist, weist das Gesamtbild ähnliche Tendenzen auf, also ebenfalls ein starkes Anwachsen der im Gebiet des Südatlantik bewegten Gütermengen. Hierbei verdient wiederum die überragende Stellung hervorgehoben zu werden, die sich die westindische Route im Güteraustausch zwischen U.S.A. und Europa seit dem Krieg geschaffen hat, während auf der Straße Europa - Afrika nur eine kleine Erhöhung und auf derjenigen Europa - Ostküste Südamerika sogar ein nicht unerheblicher Rückgang zu verzeichnen ist. Dieser Rückgang vermag jedoch das Gesamtbild nicht grundlegend zu beeinflussen, ebensowenig wie der Personenverkehr, dessen Entwicklung im Ganzen nicht genau umrissen werden kann. — Auf Grund dieser Veränderungen ist heute wohl kaum mehr an der Tatsache zu zweifeln, daß das Volumen des Seeverkehrs auf den Hochstraßen des Südatlantik sich seit dem Krieg in sehr erheblichem Maße vergrößert hat.

Schluß.

Zweck dieser Betrachtung ist, nochmals die Ergebnisse der Einzeluntersuchungen zusammenfassend zu überschauen und in ganz großen Zügen die Veränderungen festzustellen, die sich seit dem Weltkrieg in der Seeschiffahrt des Südatlantischen Ozeans ergeben haben.

Die Untersuchung des Schiffsparks der Welthandelsflotte, die ja bis zu einem gewissen Grad mit demjenigen des Südatlantik identisch ist, hat einmal ganz allgemein eine Vergrößerung von tonnagemäßig über 40 % gegenüber der Vorkriegszeit ergeben; andererseits zeigt aber z. B. das ständige Anwachsen der aufgelegten Tonnage, daß das Bedürfnis einer Erhöhung der Kapazität der Welthandelsflotte nicht in diesem Maß vorhanden war. Dieses Mißverhältnis wird überdies noch durch die sich ebenfalls aus der Untersuchung ergebende Besserung der Qualität des Schiffsparks verstärkt. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist weiterhin, daß schon rein äußerlich durch das rasche Überhandnehmen der Motorschiffe und infolge des Rückgangs der Segelschiffahrt sich das Bild im Verkehrsgebiet des Südatlantik gegenüber der Zeit vor dem Krieg wesentlich geändert hat, ebenso wie dieses Bild auch hinsichtlich der Nationalität der den Südatlantik befahrenden Schiffe auffallend gewechselt hat und zwar vor allem zu Gunsten Amerikas und zum Nachteil Englands.

Ein Bestreben, das sich nach dem Krieg überall im internationalen Seeverkehr geltend gemacht hat, der Übergang von der Trampschiffahrt zur Linienschiffahrt, konnte auch im Südatlantik in sehr starkem Maße beobachtet werden. Außerdem hat die Spezialschiffahrt in gewissen Gebieten des Südatlantischen Ozeans in der Nachkriegszeit eine beachtenswerte Stellung eingenommen. Dagegen haben sich hinsichtlich des besitzrechtlichen Charakters der einzelnen Handelsflotten keine grundsätzlichen Wandlungen ergeben. Es hat sich nämlich zu deutlich gezeigt, daß die staatlich betriebene Schiffahrt allenfalls unter den besonderen Verhältnissen eines Krieges eine gewisse Berechtigung haben mag, nicht aber unter einigermaßen normalen wirtschaftlichen Verhältnissen. Deshalb wurde auch von keiner der bedeutenden Schiffahrtsnationen nach dem Krieg ernsthaft der Versuch gemacht, eine staatliche Flotte zu schaffen.

Bezüglich der Veränderungen der Verkehrswege ist die Eröffnung des Panamakanals, aber auch nur diese, von grundsätzlicher Bedeutung; und auch dieses Werk, das den Seeverkehr im Südatlantik ohne Zweifel in entscheidender Weise beeinflußt hat, war keinesfalls durch irgendwelche wirtschaftliche oder strategische Gesichtspunkte, die sich erst durch den Weltkrieg ergeben haben könnten, bedingt, sondern fiel nur zeitlich mit diesem zusammen.

Das Schwergewicht der Untersuchung lag, wie bereits eingangs erwähnt, in der Betrachtung der wichtigsten Hafenplätze am Südatlantischen Ozean. Trotz der verschiedenartigen Aufgaben, die die einzelnen Häfen zu erfüllen haben, hat sich auch hier in der Nachkriegszeit und zwar speziell im Laufe des hier zur

Untersuchung stehenden Zeitabschnitts eine durchweg positive Entwicklung gezeigt, die einmal in einem teilweise sehr erheblich gesteigerten Schiffs- und Güterverkehr zum Ausdruck kam, sich aber überdies auch stark in technischen Verbesserungen und Erweiterungen der Hafenanlagen geäußert hat.

Der dritte und letzte Teil der Arbeit endlich hat in erster Linie die wichtige Feststellung einer ungewöhnlich starken Erhöhung der Verkehrsfrequenz gegenüber der Vorkriegszeit auf den wichtigsten Schiffahrtsstraßen des Südatlantik ergeben. Im mengenmäßigen Güterverkehr dagegen sind ähnliche Tendenzen nur in wesentlich geringerem Maße zu konstatieren, und im Personenverkehr ist im allgemeinen seit Kriegsende sogar eine rückläufige Bewegung zu erkennen. Außerdem weist dieser Teil der Untersuchung auf eine Tatsache von entscheidender Wichtigkeit hin, die sich zudem bereits bei der Untersuchung der Häfen ergab, nämlich die zunehmende Bedeutung vor allem des westindischen Verkehrsgebiets im Bereich des Südatlantischen Ozeans.

Insgesamt ist also innerhalb des zur Untersuchung stehenden Zeitabschnittes, d. h. während des vergangenen Jahrzehnts, eine durchaus günstige Entwicklung des Seeverkehrs im Südatlantik festzustellen. Wenn nun allerdings gerade in jüngster Zeit der internationale Seeverkehr eine schwere Krise zu bestehen hat, so ist dies in erster Linie auf die autarken Bestrebungen der meisten Staaten zurückzuführen, eine Erscheinung, die im Augenblick eine gewisse Berechtigung haben mag, aber andererseits bestimmt nur ein Übergangsstadium zur Anknüpfung neuer internationaler Handels- und Verkehrsbeziehungen sein soll, die ihrerseits wieder zur Belebung der Seeschiffahrt beitragen werden; denn eine Nation, die keine Seeschiffahrt treibt, ist, wie Friedrich List einmal gesagt hat, „ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt, ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind".

Anhang.

I. Literaturverzeichnis.

Im nachstehenden Literaturverzeichnis wird die Literatur ungefähr in der Reihenfolge aufgeführt, wie es dem Gang der Arbeit entspricht, ohne daß jedoch Vollständigkeit angestrebt wird. Analag den drei Hauptteilen der Untersuchung wurde auch hier in drei große Gruppen unterteilt, die wiederum entsprechend ihrem Inhalt im allgemeinen in Statistiken, Jahrbücher, zusammenfassende Werke und Darstellungen, Karten und Atlanten und Zeitschriftenaufsätze gegliedert sind. Bemerkt soll noch werden, daß die Zeitschriftenaufsätze sowie die Zeitungsnotizen jeweils auch im Verlauf der Untersuchung am Ende jeder Einzelbetrachtung mit genauer Bezeichnung angeführt sind; desgleichen sei noch erwähnt, daß im folgenden im wesentlichen nur die wichtigsten, in der Arbeit selbst benutzten Werke und zwar in fortlaufender Numerierung aufgeführt sind.

Es seien nunmehr vorweg einige Werke genannt, die zur allgemeinen Orientierung dienten:

Harms, B., Volkswirtschaft und Weltwirtschaft. Jena 1920.
Beckerath, E. v., Die Wettbewerbslage der deutschen Welthäfen in „Weltwirtschaftliches Archiv", 19. Bd , Kiel 1923
Tuckermann, W. Änderungen der Weltwirtschaft seit 1913. Leipzig 1925.
Reinhard R., Weltwirtschaftliche und politische Erdkunde. 1. Aufl. Breslau 1919.
Hennig, R., Hauptwege des Weltverkehrs. Jena 1913.

Einleitung.

Nr. 1 Benöhr, E., Veränderungen des Nordatlantischen Seeverkehrs seit dem Weltkrieg. Stuttgarter Geographische Studien, Heft 6/7, Stuttgart 1928.
Nr. 2 Spangenberg, H., Die Veränderungen des Seeverkehrs im Indischen Ozean seit dem Weltkrieg. Stuttgarter Geographische Studien, Heft 22/23, Stuttgart 1930.

I. Teil:

Verkehrsmittel und Betriebsarten.

Statistiken:

Nr. 3 Lloyds Register of Shipping, London Jahrg. 1913/14—1931/32.

Jahrbücher:

Nr. 4 Nauticus, Jahrbuch für Seeinteressen und Weltwirtschaft, herausgeg. von Fregattenkapitän a D. Scheibe. Berlin 1928.
Nr. 5 Schiffahrtsjahrbuch. Hamburg 1930.
Nr. 6 Brasseys Naval and Shipping Annual, London.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Nr. 7 Teubert, W., Die Welt im Querschnitt des Verkehrs. Berlin 1928.
Nr. 8 Arlett, H., Zur Entwicklung der Seeschiffahrt und des Seeschiffbaus nach dem Weltkrieg. (Dissertation). Kiel 1926.

Nr. 9 Helander, S., „Seeschiffahrt". Aus: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl. Jena 1925.
Nr. 10 Chamberlain, E.T., Liner Predominance in Transoceanic Shipping. Aus: Trade Information Bulletin, Washington 1926.
Nr. 11 Siegert, F. P., Die Subventionen der Weltschiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen. Berlin 1930.
Nr. 12 Helander, S., Der Tonnageüberfluß in der Weltwirtschaft. In: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 24, 1926, Jena 1926.
Nr. 13 Haslinger, Der Stand der Welthandelsflotte. In: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 24, 1926, Jena 1926.
Nr. 14 Stubmann, P., Schiffahrtspolitik. In: Weltwirtschaftliches Archiv, 17. Bd., Jena 1922.
Nr. 15 Steinert, H., Die Entwicklung des Weltschiffbaus nach dem Krieg. In: Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 30, Jena 1929.
Nr. 16 Chamberlain, E. T., Trampschiffahrt. In: Commerce Reports, Nr. 27, Juli 1924, Washington 1925.
Nr. 17 Vries, M. de, Heutiger Protektionismus in der Weltschiffahrt. Berlin 1930.

Zeitschriften[1]):

a) Wirtschaftsdienst, Hamburg.
b) Fairplay, London.
c) Magazin der Wirtschaft, Berlin.

II. Teil:

Verkehrswege und -stätten.

A. Verkehrswege.

Statistiken und Jahrbücher:

Nr. 18 Woytinsky, W., Die Welt in Zahlen. Berlin 1925.
Nr. 19 Hamburger Überseeverkehrshandbuch. Hamburg 1928.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. auch Nr. 42 und 44 des Lit.-Verz.
Nr. 20 Sapper, K., Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie. 2. Aufl., Berlin 1930.
Nr. 21 Chamberlain, E T., Shipping of the West- and East-Coast of South America with the United States and Europe. Aus: Commerce Reports, Nr. 304, Washington 1925.
Nr. 22 Schott, G., Geographie des Atlantischen Ozeans. Hamburg 1926.
Nr. 23 Hough, B. O., Ocean Traffic and Trade. Chicago 1914.
Nr. 24 Köster, A., Die Blütezeit der Segelschiffahrt. Aus: Meereskunde, Heft 25, herausgeg. vom Institut für Meereskunde. Berlin 1932.
Nr. 25 Schott, G., Physische Meereskunde, Sammlung Göschen Nr. 112. Berlin 1924.
Nr. 26 Hennig, R., Der neue Weltverkehr. Berlin 1920.

Karten und Atlanten:

Nr. 27 Dietrich Reimers Weltkarte für Handel und Industrie, Berlin.
Nr. 28 Stielers Handatlas. 10. Aufl., Gotha 1925.
Nr. 29 Deutscher Kolonialatlas mit Jahrbuch 1918. 19. Jahrg. Berlin 1918.

Zeitschriften:

a) Commerce Reports, Washington.

B. Verkehrsstätten.

a) Allgemeine Literatur.

Statistiken:

Nr. 30 Hübners geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde. 71. Ausgabe, Wien 1932.
Nr. 31 Annual Report. Herausgeg. v. Chamber of Shipping of the United Kingdom. London 1931.

[1]) Vgl. die entsprechenden Anmerkungen und Hinweise im Text.

Jahrbücher:

Nr. 32 The „Shipping World“ Year Bock, edited by A. Hurd, London. London 1931
Nr. 33 The Statesmans Year Book, herausgeg. von M. Epstein. London 1930.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Nr. 34 Eckert, M., Neues Lehrbuch der Geographie, 1. Bd. Berlin 1931.
Nr. 35 Lautensach, H., Länderkunde. Ein Handbuch zum Stieler. Gotha 1926.
Nr. 36 Hettner. A., Grundzüge der Länderkunde. 2. Aufl., Bd. 2. Leipzig und Berlin 1923.
Nr. 37 World Ports, monthly Bulletin. New Orleans 1913—30.
Nr. 38 Chisholm, G. B., Handbook of Commercial Geography. Neue Ausgabe. London 1925.
Nr. 39 Lufft, H., Das Britische Weltreich. Leipzig 1930.

Karten und Atlanten:

Vgl. Nr. 27 und 28 des Lit.-Verz.

b) Regionale Literatur.

I. Afrika.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 52 des Lit.-Verz.
Nr. 40 Dove, K., Wirtschaftsgeographie von Afrika. Jena 1917.
Nr. 40a Jäger, Fr., Afrika. Phys. Erdkunde, Sammlung Göschen. Berlin 1925.
Nr. 40b Jäger, Fr., Afrika. In: Allgemeine Länderkunde, herausgeg. v. W. Sievers. Leipzig 1928.
Nr. 41 Martens, O. u. Karstedt, O., Afrika, ein Handbuch für Wirtschaft und Reise. Berlin 1931.
Nr. 42 Zürn, R., Die weltwirtschaftliche Bedeutung des französischen Kolonialreiches. Aus: Zeitschrift für Weltwirtschaft und Weltverkehr 1930, Jahrgang 18.
Nr. 43 Rode, Fr., Die Entwicklung der deutschen Seeschiffahrt nach Afrika. (Diss.) Marburg 1930.
Nr. 43a Klute, Fr., Afrika in Natur, Kultur und Wirtschaft. Aus: Handbuch der geogr. Wissenschaft. Potsdam-Wildpark 1930.

Nordafrika.

Statistiken:

Nr. 44 Renseignements généraux sur le commerce des colonies françaises et la navigation. (Agence Générale des Colonies). Paris.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr 158 des Lit.-Verz.
Nr. 45 Vidalenc, Le Port de Casablanca. Casablanca 1928.
Nr. 46 Moreux, R., Le Trafic et L'Outillage des Ports Nord-Africains. Paris 1927.

Zeitschriften:

a) L'Afrique Française, Paris.
b) Inventaire du Domaine Colonial, Paris.
c) La Dépêche Coloniale, Paris.
d) Magazin für Technik, Industrie und Politik, Berlin.
e) Neptune, Antwerpen.
f) Wirtschaftsdienst, Hamburg.

Französisch-Westafrika.

(Senegal, Franz. Guinea, Elfenbeinküste und Dahomey)

Statistiken und Jahrbücher:

Vgl. Nr. 44 und Nr. 32 des Lit.-Verz.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 37, 41 und 43 des Lit.-Verz.

Zeitschriften:

a) Inventaire du Domaine Colonial, Paris.
b) La Dépêche Coloniale, Paris.
c) L'Afrique Française, Paris.
d) Der Neue Orient, Berlin.
e) Wirtschaftlicher Nachrichtendienst, Berlin.

Gambia, Sierra Leone, Liberia, Goldküste, Togo, Nigeria.

Statistiken:

Vgl. Nr. 3 des Lit.-Verz.
Nr. 47 Blue Book, Colony of the Gambia. 1928/29.
Nr. 48 Deutsches Handelsarchiv, Berlin, 30. April 1916, Nr. 4.
Nr. 49 Gold Coast Colony. Trade Report. Gold Coast 1930.
Nr. 50 Blue Book, Gold Coast Colony. Accra 1926.
Nr. 51 Blue Book of Nigeria. Lagos.

Jahrbücher und Handbücher:

Vgl. Nr. 32 des Lit.-Verz.
Nr. 52 Goddard, T. N., The Handbook of Sierra Leone. London 1925.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 41 und 43 des Lit.-Verz.
Nr. 53 Massaquoi, M., The Republic of Liberia. Hamburg 1926.
Nr. 54 Sibley, J. L. and Westermann, D., Liberia, Old and New. New-York 1928.
Nr. 55 Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee; herausgeg. vom Reichskolonialamt. Berlin 1914.
Nr. 56 Rapport Annuel sur l'Administration du Togo 1926 ff. Adressé par le gouvernement français au conseil de la société des nations. Paris.
Nr. 57 Geavy, W. N. M., Nigeria under British Rule. London 1927.

Zeitschriften:

a) The Board of Trade Journal, London.
b) Der Neue Orient, Berlin.
c) Renseignements Coloniaux, Paris.
d) La Dépêche Coloniale, Paris.
e) Wirtschaftsdienst, Hamburg.
f) Togo-Cameroun, Magasin Mensuel, Paris.
g) Deutsche Kolonialkorrespondenz, Berlin.
h) Inventaire de la France d'outre mer etc., Paris.
i) The African World, London.
k) The Financial News, London.
l) Neptune, Antwerpen.
m) Nachrichten für Handel und Industrie, Berlin.
n) Inventaire du Domaine Colonial, Paris.

Kamerun, Französisch-Aequatorialafrika, Belgisch-Kongo und Angola.

Statistiken, Jahrbücher, Handbücher etc.:

Nr. 58 Rapport Annuel sur l'Administration de la Colonie du Congo Belge. Brüssel 1930.
Nr. 59 A Manual of Belgian Congo. Naval-Staff, Intelligence Department, june 1919.
Nr. 60 Estadistica Comercial, Comércio e Navegaçao Colonia de Angola ano de 1928. Luanda 1931.
Nr. 61 Angola, Mozambique. Boletim da Agência geral das Colonias. Lissabon 1929.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 29, 41 und 43 des Lit.-Verz.
Nr. 62 Honoré Paulin, Cameroun-Togo, Le Domaine Extérieur de la France. Paris 1923.

Nr. 63 Cameroons under British Mandate. London 1931.
Nr. 64 Böhmler, E., Die Hafenanlagen von Duala. Aus: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Hamburg 1920.
Nr. 65 L'Afrique Equatoriale Française. Paris 1927.
Nr. 66 Bulletin de l'Office Colonial. Paris 1912.
Nr. 67 Bulletin Economique de l'Afrique Equatoriale Française, Paris 1925—29.
Nr. 68 Deuren, P. v., Aménagement du Bas Congo. 1928.
Nr. 69 A Brief History of the Benguela Railway. London 1930.

Zeitschriften:

a) Le Domaine Extérieur de la France, Paris.
b) Inventaire du Domaine Colonial Français, Paris.
c) Magasin Mensuel, Paris.
d) Wirtschaftsdienst, Hamburg.
e) Deutsche Kolonialzeitung, Berlin.
f) The African World, London.
g) Commerce Reports, Washington.

Südwest- und Südafrika.

Statistiken und Jahrbücher:

Vgl. Nr 3 des Lit.-Verz.
Nr. 70 The South and East African Yearbook and Guide for 1931. London 1931.
Nr. 71 Official Yearbook of the Union of South Africa, 1910/16, 1918, 1928/29. Pretoria.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 39, 41, 43 und 55 des Lit.-Verz.
Nr. 72 Blumenhagen, H., Südafrika. In: Auslandswegweiser, herausgeg. v. Hambg. Weltwirtschaftsarchiv und dem Ibero-Amerikanischen Institut. 7. Bd. Hamburg 1921.
Nr. 73 South African Railways and Harbours. Johannesburg 1924.

Die Kanarischen Inseln und Madeira.

Statistiken, Jahrbücher etc.:

Vgl. Nr. 32 des Lit.-Verz.
Nr. 74 Don José Octoa Benjuinea, Memoria relativa al progresso y desarollo del puerto. Junta de Obras del puerto de Santa Cruz de Tenerife. 1930.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 41, 43 und 74 des Lit.-Verz.
Nr. 75 Ahlers, J., Tenerife und die andern Kanarischen Inseln. Hamburg 1925.
Nr. 76 Hartnack, W. Madeira. Hamburg 1930.

Zeitschriften:

a) „Africa“, Barcelona.
b) Commerce Reports, Washington.

II. Amerika.

Argentinien.

Statistiken, Jahrbücher und Handbücher:

Vgl. Nr. 32 des Lit.-Verz.
Nr. 77 Revista de Economia Argentina, Jahrg. 1924—30. Buenos Aires.
Nr. 78 Anuario del comercio exterior de la Republica Argentinia 1928/29. Direccion General de Estadistica de la Nacion. Buenos Aires 1931.
Nr. 79 L'Argentina, soiluppo economico e relazioni commerciali con l'Italia. Instituto Nacionale per l'Exportatione. Roma 1930.
Nr. 80 The South American Handbook. Edited by Howell Davies, London 1913.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 37 des Lit.-Verz.

Nr. 81 Kende, O., Erde und Wirtschaft in Zahlen. Berlin 1926.
Nr. 82 Bürger, O., Argentinien. Leipzig 1924.
Nr. 83 Lufft, H., Lateinamerika. Leipzig 1930.
Nr. 84 Andree, Heiderich, Sieger, Geographie des Welthandels, 4. Aufl. 2. Bd. Wien 1927.
Nr. 85 Kuehn, Fr., Daten zur Wirtschaftsgeographie Argentiniens. Jena 1922.
Nr. 85a Kuehn, Fr., Argentinien, Handbuch zur phys. Länderkunde, Breslau 1927.
Nr. 86 Einwirkungen des Weltkrieges auf die Volkswirtschaft Argentiniens. Studie der Deutschen Handelskammer in Buenos Aires. Buenos Aires 1920.
Nr. 87 Kuehn, Fr., Physiognomie Argentinischer Wirtschaftslandschaften. Aus: Petermanns geogr. Mitteilungen, 70. Jahrg Gotha 1924.
Nr. 88 Comments on Argentine Trade. (The Buenos Aires Port-System). By the Transportation Committee. Buenos Aires 1930.
Nr. 89 Kulicke, B., Buenos Aires und Rio de Janeiro (Diss.). 1930.
Nr. 90 Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Bd. II, 1919. Hamburg 1920.
Nr. 91 Tornquist, E. u. Co., The economic development of the Argentine Republic. Buenos Aires 1919.
Nr. 92 Lütgens, R., Die ABC-Staaten. Aus: Weltpolitische Bücherei, Bd. 19. Berlin 1930.
Nr. 93 The Times Book of Argentina. London 1927.
Nr. 94 Ports and Harbors of South America. Washington 1929.
Nr. 95 Whitebeck, R. H., Economic Geography of South America. New York 1926.
Nr. 96 Diana, Justo, E., Die Republik Argentinien. Berlin 1929.
Nr. 97 Denis, P., Géographie Universelle, Amérique du Sud, Tome 15. Paris 1927.

Zeitschriften:

a) Mitteilungen des Deutsch-Argentinischen Zentralverbandes, Berlin.
b) Lateinamerikanischer Zeitungsdienst.
c) The South American Journal, London.

Uruguay.

Statistiken, Jahrbücher, Handbücher etc.:

Vgl. Nr. 3 des Lit.-Verz.

Nr. 98 Sintesis Estadistica de la Republica Oriental del Uruguay. Direccion General de Estadistica. Montevideo 1930.
Nr. 99 Primera Conferencia Portuaria. Montevideo 1930.
Nr. 100 Puerto de Montevideo. Administracion Nacional del Puerto de Montevideo. Uruguay 1931.
Nr. 101 Vidal, A., Anuario Estadistico de la Republica Oriental del Uruguay. Montevideo 1930.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 83, 84, 94 und 95 des Lit.-Verz.

Brasilien.

Statistiken:

Vgl. Nr. 3 des Lit.-Verz.

Nr. 102 Boletim da Directoria de Industria e Comercio 1926—30. Secretaria da Agricultura, Comercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo. São Paulo.
Nr. 103 Estadistica do Comercio do Porto de Santos 1913—25. Secretaria da Agricultura, Comercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo. São Paulo.
Nr. 104 Commercio Exterior do Brasil, 1913—30. Directoria de Estatistica Commercial. (Ministerio de Fazenda.) Rio de Janeiro.
Nr. 105 Commercio Exterior do Brasil. Departamento Nacional de Estatistica. Rio de Janeiro 1931.

Jahrbücher, Handbücher etc.:

Nr. 106 Guimaraes, Fr., Annuaire du Brésil 1929/30. Paris 1929.
Nr. 107 Annuario Estatistico de Recife. Directoria Geral de Estatistica. Recife 1930.
Nr. 108 Annuario Estatistico 1926/27. Directoria Geral de Estatistica. Bahia 1930.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 7, 83, 89, 94 des Lit.-Verz.
Nr. 109 O Brasil Actual. Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio. Rio de Janeiro 1930.
Nr. 110 Patschke, W., Bilder aus Nordbrasilien und seinen Häfen. Aus: Meereskunde Bd. 15, Heft 9. Berlin 1927.
Nr. 111 Meyer, E. A., Das Wirtschaftsjahr 1925 in Brasilien. Rio de Janeira 1926.
Nr. 112 Patschke, W., Von Pernambuco bis Porto Alegre. Aus: Meereskunde, Bd. 15, Heft 10. Berlin 1927.
Nr. 113 Sinner, G., Brasilien. Technisch-wirtschaftlicher Auslandsführer, Bd. I. Berlin 1930.
Nr. 114 Marr, G., Rio de Janeiro. (The British Chamber of Commerce.) Rio de Janeiro 1920.
Nr. 115 Lisboa, A., Portos do Brasil, Rio de Janeiro 1926.
Nr. 116 Exportation de Bahia pour l'étranger. Directoria do Servico de Estatistica do Estado da Bahia. Bahia 1929
Nr. 117 Barboza, B.M.F., Aspectos Economicos e Financeiros do Estado do Bahia. Bahia 1931.
Nr. 118 Bulletin Mensuel. Chambre de Commerce Française de Rio de Janeiro. Rio de Janeiro 1918.

Zeitschriften:

a) Ibero-Amerika, Berlin.
b) Nachrichten für Handel und Industrie, Berlin.
c) Deutsch-Brasilianischer Handelsverband, Berlin.
d) Die Auslandswirtschaft, Berlin.

Britisch Guayana, Venezuela und Kolumbien.

Statistiken und Jahrbücher:

Vgl. Nr. 32 des Lit.-Verz.
Nr. 119 Estadistica Mercantil y Maritima, Estados Unidos de Venezuela. (Ministerio de Hacienda.) Caracas 1929.
Nr. 120 Controversia entre el Ministerio de Obras Publicas y la Corporacion del Puerto de la Guaira. Venezuela.
Nr. 121 Commercio Exterior de Colombia, 1929. Departamento de Contralaria. Bogota 1931.
Nr. 122 Anuario Estadistico de Colombia, 1923/28. Departamento de Controlaria. Bogota 1929
Nr. 123 The British Westindies Yearbok 1930. Published by Thomas Skinner of Canada, limited. London 1930.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 37, 83, 84, 94, 97 des Lit.-Verz.
Nr. 124 Mechan, M. J., The Guianas. Aus: Trade Information Bulletin Nr. 516. Washington 1927.
Nr. 125 Bell, P. L., Venezuela, a commercial and industrial handbook. Department of Commerce. Spezial Agents Series Nr. 212. Washington 1922.
Nr. 126 Sievers, W., Venezuela. In: Auslandswegweiser, herausgeg. v. Hamburgischen Weltwirtschafts-Archiv und dem Ibero-Amerikanischen Institut. 6. Bd. Hamburg 1921.
Nr. 127 Bürger, O., Kolumbien. Leipzig 1922.
Nr. 128 Bell, P. L., Columbia. Department of Commerce. Spezial Agents Series Nr. 206. Washington 1921.
Nr. 129 Schwarzfischer, J., Der Außenhandel von Kolumbien. Küsnacht-Zürich, 1927.

Nr. 130 Cormack, J., Trading with Colombia and Venezuela. Department of Trade and Commerce. Ottawa 1928.
Nr. 131 Herran, R., Kolumbien. Hamburg 1927.

Zeitschriften:

a) Lateinamerika, Berlin.
b) Wirtschaftsdienst, Hamburg.
c) Bulletin of the Pan American Union, Washington.
d) V.D.J. Nachrichten, Berlin.
e) Commerce Reports, Washington.

Mittelamerika.

(Panama, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador und Guatemala)

Statistiken, Jahrbücher, zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 32 des Lit.-Verz.
Nr. 132 The Panamakanal and its Ports. Port Series Nr. 22. War Department Corps of Engeneers U.S. Army and U.S. Shipping Board. Washington 1929.
Nr. 133 Republica de Panama. Boletim Nr. 70. Departamento de Estadistica. Panama 1930.
Nr. 134 Metzgen, M. S., Handbook of British Honduras. London 1925.
Nr. 135 Informe y Cuardos de la Direccion General de Estadistica Anno de 1928. Guatemala 1929.
Nr. 136. Propaganda pro Honduras. Compilada y editata por „The Pan American Publicity Corporation". 1930.
Nr. 137 Nicaragua. Trade promotion series Nr. 54. Department of Commerce. Washington 1927.
Nr. 138 Lazo, H., Trade Information Bulletin Nr. 193. United States Department of Commerce. Washington 1924.
Nr. 139 Importacion y Exportacion 1929, Republica de Costa Rica. Direccion General de Estadistica.
Nr. 140 Memoria, Republica de Honduras. Ingeniero Manuel Romero L. Presentada al Congreso Nacional. 1927/28.
Nr. 141 Anuario Estadistico. Republica de Costa Rica, 1914—30.

Westindien.

(Cuba, Jamaika, Haiti, Puerto Rico, Trinidad und Tobago, Barbados und Curaçao.)

Statistiken:

Vgl. Nr. 3 des Lit.-Verz.
Nr. 142 Comercio Exterior, Republica de Cuba 1928. Secretaria de Hacienda. Habana 1929.
Nr. 143 Blue Book of Jamaika for 1929. Jamaika 1930.
Nr. 144 Haiti, Annual Report of the Financial Adviser-General-Receiver for the Fiscal-Year 1929/30. Port au Prince 1930.
Nr. 145 Colonial Reports, Nr. 1544. „Barbados", Report for 1930/31. London 1931.

Jahrbücher und Handbücher:

Nr. 146 Handbook of Trinidad und Tobago. Trinidad 1924.
Nr. 147 Gundall, F., The Handbook of Jamaika for 1930. London 1930.
Nr. 148 The Yearbook of the Bermudas, the Bahamas, British Guiana, British Honduras and the British Westindies. 1929.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 83 des Lit.-Verz.
Nr. 149 Skutsch, J., Die Inseln Trinidad und Tobago. Leipzig 1929.
Nr. 150 Angoulvant, G., Les Indes Néérlandaises (u. Surinam und Curaçao). Paris 1926.
Nr. 151 The Ports of Porto Rico. Port Series Nr. 21. War Department Corps of Engineers. U.S. Army and United States Shipping Board. Washington 1927.

Nr. 152 Dominican Customs Receiverships for 1928. Washington 1929
Nr. 153 Haitian Customs Receiverships Republic of Haiti, Administration of the Customs, fiscal year 1929. Washington.

Zeitschriften:

a) Wirtschaftsdienst, Hamburg.
b) Bulletin of the Pan American Union. Washington.
c) Commerce Reports, Washington.
d) Lateinamerika, Berlin.
e) Deutsches Handelsarchiv, Berlin.
f) Economiste Français, Paris.
g) Canada-West India Magazine, Montreal
h) The Board of Trade Journal, London.
i) The Colonial Office Journal, London.
k) Deutsche Export-Revue, Berlin.
l) Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft, Berlin.

Mexiko.

Statistiken und Jahrbücher:

Vgl. Nr. 3 des Lit.-Verz.
Nr. 154 Anuario Estadistico. Comercio Exterior y Navegacion Anno de 1928. Mexiko 1930.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 37 des Lit.-Verz.
Nr. 155 Mexiko. Herausgeg. v. Generalkonsulat von Mexiko, Hamburg. Hamburg 1923.
Nr. 156 Collmann, O., Mexiko, seine Bedeutung für die Weltwirtschaft. Hamburg 1922.
Nr. 157 Schumacher, K. v., Mexiko und die Staaten Zentralamerikas. Zürich 1928.
Nr. 158 Schmid, Geo. A., Mexiko 1925. Berlin 1925.

Zeitschriften:

a) Wirtschaftsdienst, Hamburg.
b) Lateinamerika-Dienst, Hamburg.
c) The South American Journal, London.
d) Nachrichten der Auslandspresse, Berlin.

III. Teil:

Leistungen des Seeverkehrs.

Statistiken und Jahrbücher:

Nr. 159 Annual Report of The Governor of the Panamakanal. Washington 1931.
Nr. 160 Statistical Abstract of the United States 1931. U.S. Department of Commerce Washington 1931.
Nr. 161 Accounts Relating to Trade and Navigation of the United Kingdom. Published by His Majesty's Stationery Office. London 1913—31.
Nr. 162 Statistical Abstract for the several British Oversea Dominions and Protectorates in each year from 1909—23. Statistical Department, Board of Trade. London 1926.
Nr. 163 Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom. Board of Trade. Printed and published by His Majesty's Stationery Office. London 1931
Nr. 164 Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1931.
Nr. 165 Tableau Général de la Navigation Maritime. Direction Générale des Douanes. Paris 1930.
Nr. 166 Tableau Général du Commerce. Direction Générale des Douanes. Paris 1930.
Nr. 167 Movimento della navigazione del Regno d'Italia. Minstero delle Finanze. Vol. II. Rom 1931 und 1915.

Nr. 168 Jaarciyfers voor Nederland. Central Bureau voor de Statistiek. S'Gravenhage 1931.
Nr. 169 Statistiek van de scheepvaart met het Buitenland. Uitgegeven door het Central Bureau voor de Statistiek. S'Gravenhage 1931.
Nr. 170 Tableau annuel du Commerce avec les Pays étrangers. Publié par le Ministère des Finances de Belgique. Gand 1930.

Zusammenfassende Werke und Darstellungen:

Vgl. Nr. 1 und 2 des Lit.-Verz., außerdem Nr. 22.

Karten und Atlanten:

Vgl. Nr. 27 und 28 des Lit.-Verz.

II. Verzeichnis der Abbildungen und Tafeln.



*) Am Schluß des Heftes.

Veröffentlichungen des Geographischen Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart.

Reihe A

Stuttgarter Geographische Studien

Herausgegeben und redigiert von Prof. Dr. E. Wunderlich.

*

Bisher erschienen:

Heft 1: Dr. E. **Wever** „Das Stadtbild von Stuttgart". 94 Seiten. Mit 17 Kartenskizzen. 1924. Preis RM. 3.—.

Heft 2/3: Dr. D. **Schönleber** „Das Industriegebiet der Schwäbischen Alb und ihres Vorlandes". 181 Seiten. Mit 58 Kartenskizzen. 1926. Preis RM. 6.—.

Heft 4/5: Dr. D. **Weber** „Die Wüstungen Württembergs". 225 Seiten. Mit 12 Kartenskizzen. 1927. Preis RM. 6.—.

Heft 6/7: Dr. E. **Benöhr** „Veränderungen des nordatlantischen Seeverkehrs seit dem Weltkrieg". 197 Seiten. Mit 1 Karte und 4 Tafelbeilagen. 1927. Preis RM. 6.—.

Heft 8/9: Prof. Dr. E. **Wunderlich** „Württemberg im Kartenbild 1 : 100 000. Erläuterungen des Württ. Anteils der Reichskarte 1 : 100 000". Teil I: Oberschwaben. 89 S. Mit 20 Textskizzen. 1927. Preis RM. 2.75.

Heft 10: Dr. P. **Schöck** „Das Stadtbild von Heilbronn". 88 Seiten. Mit 11 Karten- und 10 Bildbeilagen. 1927. Preis RM. 4.75.

Heft 11: Dr. W. **Mayer-List** „Der Straßenverkehr im württ. Schwarzwald". 96 Seiten. Mit 4 Tafel- u. 12 Kartenbeilagen. 1928. Preis RM. 4.75.

Heft 12/13: Dr. E. **Kornmann** „Der Automobilverkehr Süddeutschlands". 130 Seiten. Mit 22 Textabbildungen und 24 Kartenbeilagen. 1928. Preis RM. 6.—.

Heft 14/15: Prof. Dr. E. **Wunderlich** „Die Schwäbische Alb im Kartenbild. Württemberg im Kartenbild, II. Teil. Erläuterungen des württ. Anteils der Reichskarte 1 : 100 000". 176 Seiten. Mit 14 Abbildungen. 1929. Preis RM. 3.50.

Heft 16/17: Dr. J. **Hansing** „Die Eisenbahnen in Baden". 180 Seiten. Mit 6 Tafelbeilagen. 1929. Preis RM. 6.—.

Heft 18/19: Dr. H. **Kurfeß** „Die Neckarvororte von Stuttgart". 136 S. Mit 22 Tafelbeilagen. 1929. Preis RM. 6.50.

Heft 20/21: Dr. F. **Nüßle** „Die administrative Einteilung des württ. Neckargebietes". 238 Seiten. Mit 6 Tafelbeilagen. 1930. Preis RM. 6.50.

Veröffentlichungen des Geographischen Seminars der Technischen Hochschule Stuttgart.

Reihe A

Stuttgarter Geographische Studien

Herausgegeben und redigiert von Prof. Dr. E. Wunderlich.

*

Bisher erschienen (Fortsetzung):

Heft 22/23: Dr. **H. Spangenberg** „Die Veränderungen des Seeverkehrs im Indischen Ozean seit dem Weltkriege". 158 Seiten. Mit 2 Tafelbeilagen. 1930. Preis RM. 6.—.

Heft 24/25: Dr. **E. Thost** „Klimatologie des nördlichen Württemberg". 138 S. Mit 3 Tafelbeilagen. 1930. Preis RM. 5.—.

Heft 26: Dr. **K. Fleischmann** „Das Industriegebiet des württ. Unterlandes". I. Teil. 64 Seiten. 1930. Preis RM. 3.—.

Heft 27/28: Dr. **R. Schroter** „Das Anbaugebiet des nordwestlichen Württemberg und seine Veränderungen". 158 Seiten. Mit 7 Tafelbeilagen. 1930. Preis RM. 6.—.

Heft 29/30: Prof. Dr. **E. Wunderlich** „Der württ. Schwarzwald im Kartenbild. Württemberg im Kartenbild, III. Teil. Erläuterungen des württ. Anteils der Reichskarte 1 : 100 000". 154 Seiten mit 12 Abbildungen. 1931. Preis RM. 4.—.

Heft 31/32: Dr. **P. Eitel** „Die Industriegebiete des südlichen Baden". 126 Seiten mit 36 Abbildungen. 1932. Preis RM. 6.50.

Heft 33/34: Prof. Dr. **E. Wunderlich** „Das moderne Polen in politischgeographischer Betrachtung. Teil I: Land, Volk und Wirtschaft". 150 Seiten mit 29 Karten. 1932. Preis RM. 7.50. 1.—3. Auflage.

Heft 35/36: Dr. **H. Schmitt** „Die Industriegebiete des nördlichen Baden". 130 Seiten mit 28 Karten u. 11 Abbildungen. 1933. Preis RM. 6.50.

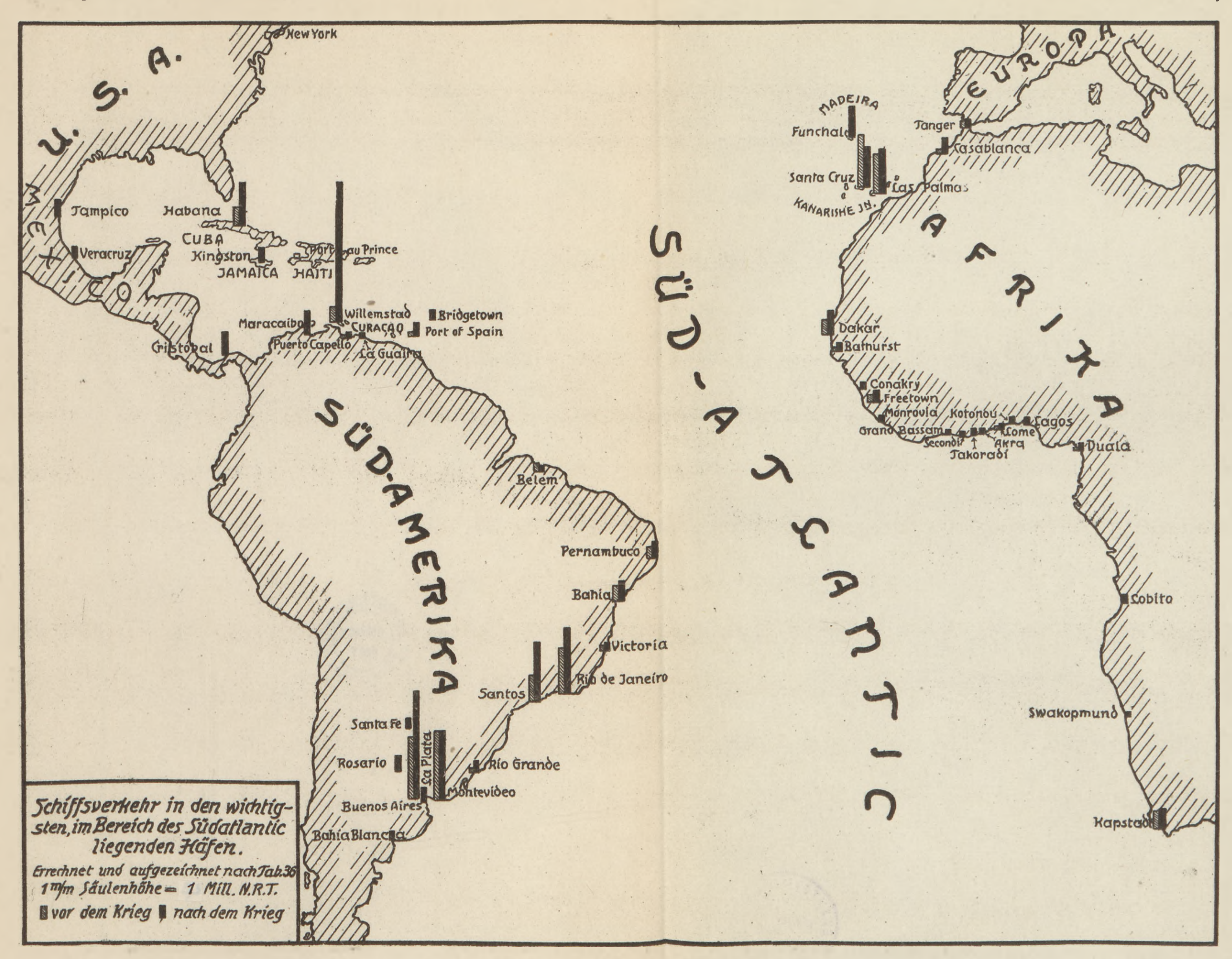
Heft 37/38: Dr. **H. Friese** „Die Karsthohlformen der Schwäbischen Alb". 119 Seiten mit 3 Karten und 1 Abbildung. 1933. Preis RM. 5.50.

Heft 39/40: Dr. **M. Oberreuter** „Die Eisenbahnen in Württemberg". 202 Seiten mit 8 Kartenbeilagen. 1933. Preis RM. 6.50.

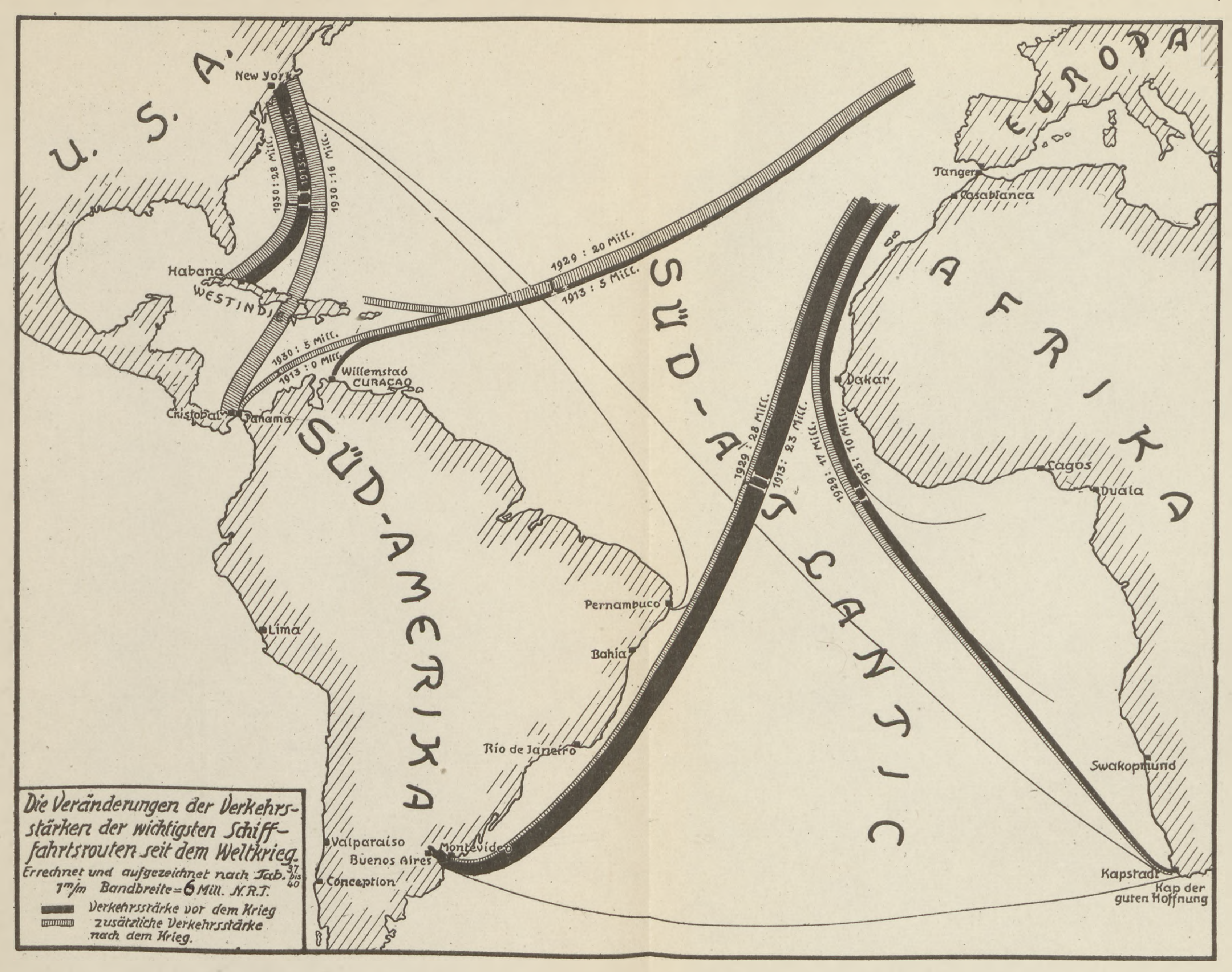
Heft 41/42: Dr. **E. Wolter** „Die Bevölkerungsverteilung in den einzelnen Landschaften Württembergs von 1834—1925". 180 Seiten mit 6 Kartenbeilagen. 1934. Preis RM. 6.—.

Heft 43: Oberbaurat Dr. **K. Hager** „Die polnischen Städte. Grundlagen und Ergebnisse ihrer städtebaulichen Entwicklung". 77 Seiten mit 51 Abbildungen und 1 Übersichtsskizze. 1934. Preis RM. 6.—.

Heft 44: Dr. **W. Graß** „Der Wald im nördlichen Württemberg. Ein Beitrag zur Kultur- und Wirtschaftsgeographie des württ. Unterlandes". Teil I. 73 Seiten. 1935. Preis RM. 2.50.



Schiffsverkehr in den wichtigsten, im Bereich des Südatlantic liegenden Häfen.
Errechnet und aufgezeichnet nach Tab. 36
1 m/m Säulenhöhe = 1 Mill. N.R.T.
vor dem Krieg, nach dem Krieg


U. S. A.
New York
1930 : 28 Mill.
1913 : 14 Mill.
1930 : 16 Mill.
Habana
WESTINDIE
1930 : 5 Mill.
1913 : 0 Mill.
Willemstad
CURAÇAO
Cristobal
Panama
1929 : 20 Mill.
1913 : 5 Mill.
EUROPA
Tanger
Casablanca
AFRIKA
SÜD-ATLANTIC
SÜD-AMERIKA
Dakar
1929 : 28 Mill.
1913 : 23 Mill.
1929 : 17 Mill.
1913 : 10 Mill.
Lagos
Duala
Pernambuco
Bahia
Lima
Rio de Janeiro
Swakopmund
Valparaiso
Buenos Aires
Montevideo
Conception
Kapstadt
Kap der guten Hoffnung
Die Veränderungen der Verkehrsstärken der wichtigsten Schiffahrtsrouten seit dem Weltkrieg.
Errechnet und aufgezeichnet nach Tab. 37 bis 40
1 m/m Bandbreite = 6 Mill. N.R.T.
Verkehrsstärke vor dem Krieg
zusätzliche Verkehrsstärke nach dem Krieg.

6-